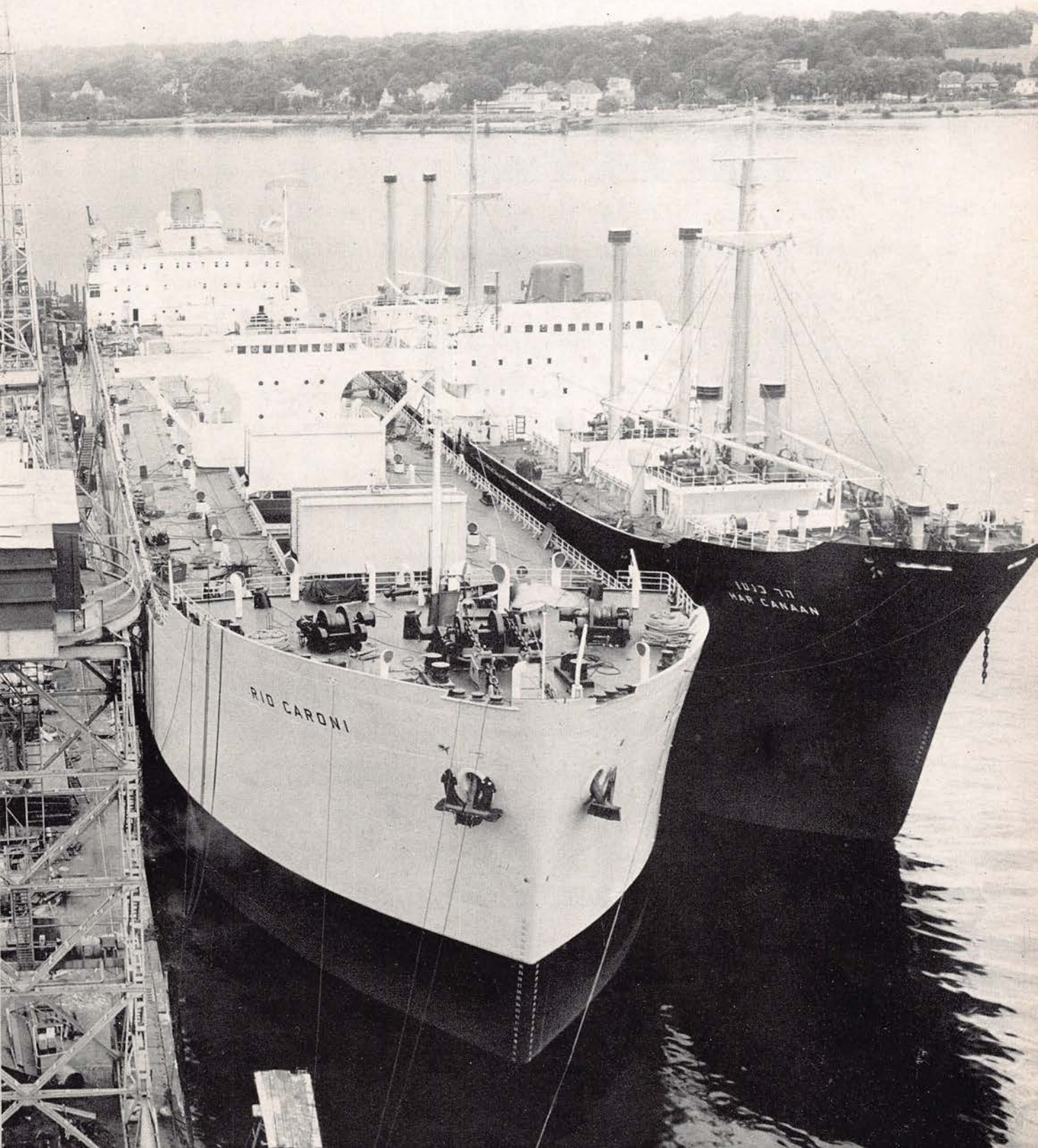


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang • Nr. 8 • 30. August 1957





Albert Ballin

zum Gedächtnis

Am 15. August 1957 jährte sich zum 100. Male der Geburtstag des Mannes, dem die deutsche Handelsschifffahrt in den Jahrzehnten vor dem 1. Weltkrieg Aufstieg, Ansehen und Bewunderung im internationalen Schiffsverkehrsverkehr verdankte: Albert Ballin.

Seiner Leistungen für Hamburg und die deutsche Wirtschaft ist an diesem Tage von berufener Seite gedacht worden.

Kaum einen Hinweis findet man jedoch für seine Einflußnahme auf die Gründung der Deutschen Werft, ohne die unser Unternehmen vielleicht überhaupt nicht zustande gekommen wäre.

Am 4. August 1914 hatte Ballin den Vorstand und die leitenden Männer seiner Gesellschaft zusammenberufen, um ihnen die soeben erfolgte Kriegserklärung Englands mitzuteilen.

Mit tiefem Ernst, aber ebenso unverhohlener Besorgnis wies Ballin darauf hin,

daß der Krieg gegen eine Weltmacht wie England mit seinen unerschöpflichen Rohstoffgebieten, seiner umfassenden Macht zur See, kaum zu gewinnen sei, daß dieser Krieg auf jeden Fall von langer Dauer sein und an dessen Ende die Hamburg-Amerika Linie über keine Schiffe mehr verfügen werde.

Diese fast prophetischen Worte Ballins ließen in mir blitzartig den Gedanken aufkommen, daß es notwendig sein würde, bei Kriegsende über ein Unternehmen zu verfügen, das der Hapag zur Verfügung stehen müßte, um ihr in kürzester Frist neuen Schiffsraum zuzuführen.

In einer im Jahre 1916 Ballin eingereichten Denkschrift wurde der von mir gefaßte Gedanke weiter ausgeführt und vorgeschlagen, eine neue Werft zu gründen, die sich im besonderen des Baues von Motorschiffen auf neuzeitlicher Grundlage als Serienschiffe widmen sollte.

Ballin nahm den ihm vorgetragenen Gedanken unverzüglich auf, beauftragte mich mit den weiteren Vorarbeiten für die Gründung des Unternehmens, dessen Leitung ich übernehmen sollte.

Obwohl selbst im Kriegsdienst tätig, wurden von mir Verhandlungen mit mehreren ausländischen Motorenfirmen aufgenommen, die im Dezember 1917 zum Abschluß eines Lizenzvertrages zum Bau von Schiffsmotoren mit der Fa. Burmeister & Wain in Kopenhagen führte. Der Vertrag wurde von mir als Beauftragten Ballins mit B. & W. geschlossen und sicherte dem noch zu gründenden Unternehmen das ausschließliche Recht zum Bau von B & W-Motoren in Deutschland, ein Recht, das späterhin noch auf Italien ausgedehnt wurde.

Die Gründung der Deutschen Ölmaschinen-Gesellschaft m. b. H., Hamburg-Berlin, deren Kapital Hapag und AEG zu gleichen Teilen übernahmen, unter meiner technischen Leitung, war die unmittelbare Wirkung des geschlossenen Lizenzvertrages.

Für die Errichtung der Werft selbst war darüber hinaus nötig, einen Partner zu finden, der bereit war, die erforderliche Belieferung mit Schiffbaumaterial zu übernehmen.

Ballin und Rathenau (AEG) fanden in Paul Reusch (GHH) den Mann, der sich mit ihnen zusammenschloß, allerdings für den Preis, in dem neuen Unternehmen die Mehrheit (51%) zu besitzen.

So wurde am 6. Juni 1918 im Großen Sitzungssaal der Hamburg-Amerika Linie, unter dem Vorsitz von Albert Ballin, zur Gründungsversammlung des neuen Unternehmens geschritten, für das Rathenau den Namen „Deutsche Werft-AG“ vorschlug mit Ballin als ersten Vorsitz der Gesellschaft. Der allzu frühe Tod Ballins am 9. November 1918 gab ihm keine Möglichkeit mehr, in die Geschicke der Werft selbst einzugreifen.

Die mit der Leitung der Werft betrauten Männer haben sich bemüht, das Werk in seinem Geist zu entwickeln, es den jeweiligen aus wirtschaftlichen oder politischen Gründen bedingten Erfordernissen anzupassen und damit zu belegen, daß der von Ballin geförderte Gedanke richtig war und sich zum Segen für die Wirtschaft Hamburgs und des Weltschiffbaus erwiesen hat.

William Scholz

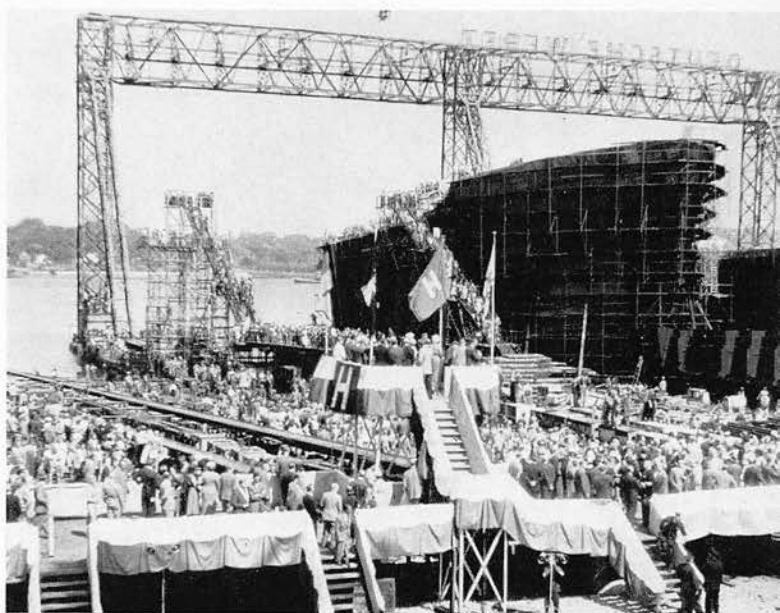


WERKZEITUNG DEUTSCHE WERFT

17. Jahrgang · Nr. 8 · 30. August 1957

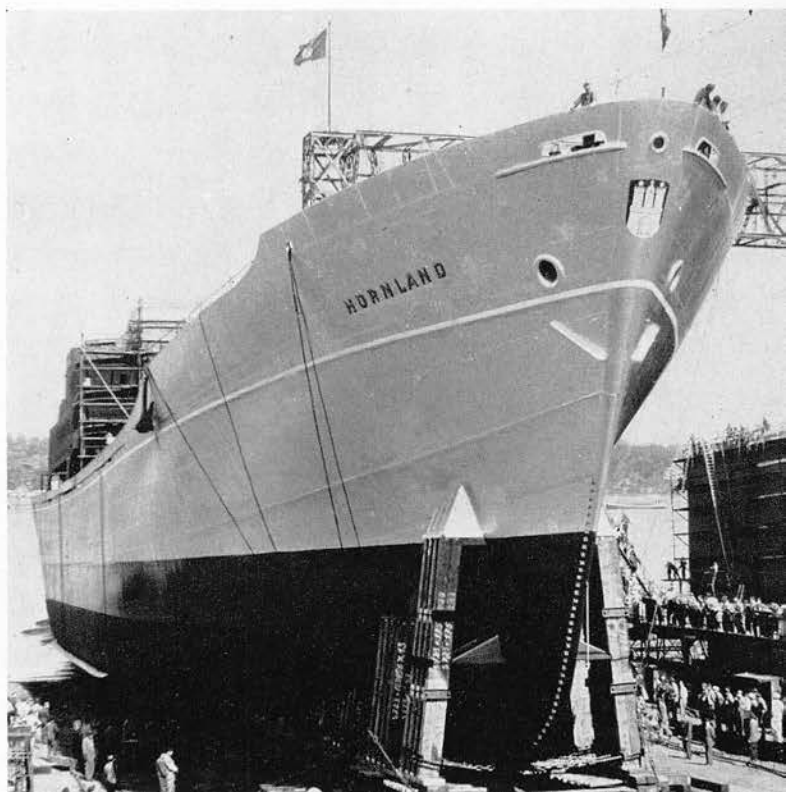
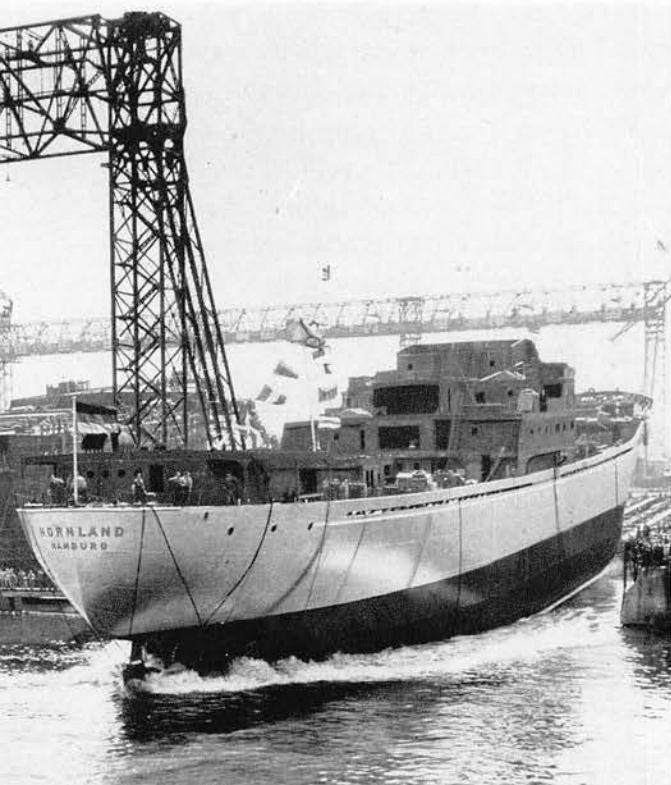
Was die letzten Wochen brachten

Am 5. August 1957 fand der Stapellauf des 7000 t großen Motorschiffs „Hornland“ für die Horn-Linie Hamburg statt. Das Schiff wurde von Frau E. Bechtolf getauft. Eine große Anzahl von Zuschauern hatte sich zu diesem Ereignis eingefunden.



Blick auf die Tribünen

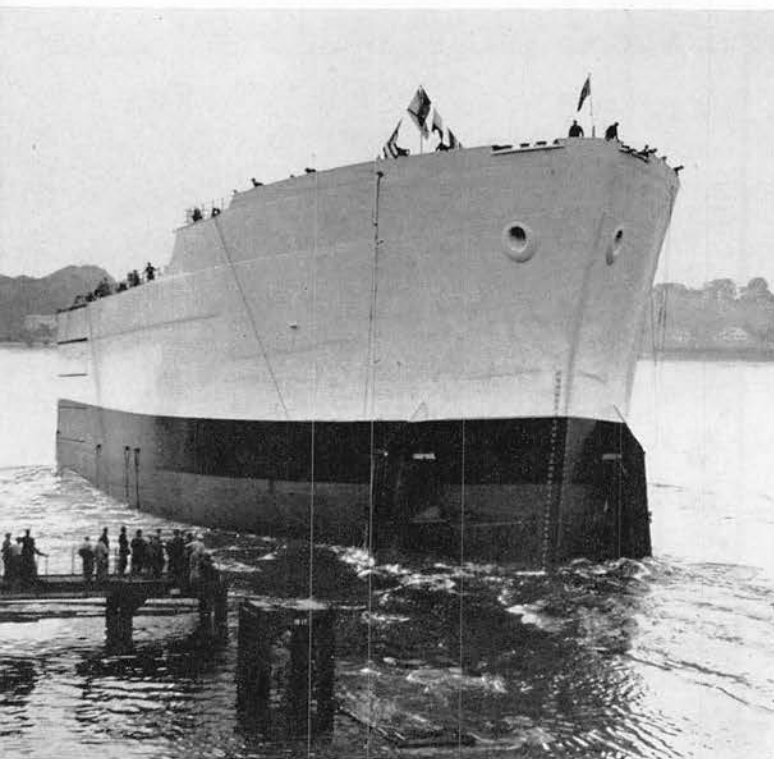
Stapellauf der „Hornland“





„Rio Caroni“ auf Probefahrt

Am 6. August ging der dritte unserer großen Erztransporter auf die mehrtägige Probefahrt. Es war ein eindrucksvolles Bild für die am Ausrüstungskai Zurückbleibenden, als die 36 000 t große „Rio Caroni“ in den Strom geschleppt wurde.



Stapellauf Vorschiff Bau-Nr. 715

Auch dieses Schiff erledigte die Erprobungen erwartungsgemäß, so daß es auf See dem Vertreter der Transworld Carriers, Inc., New York, übergeben werden konnte.

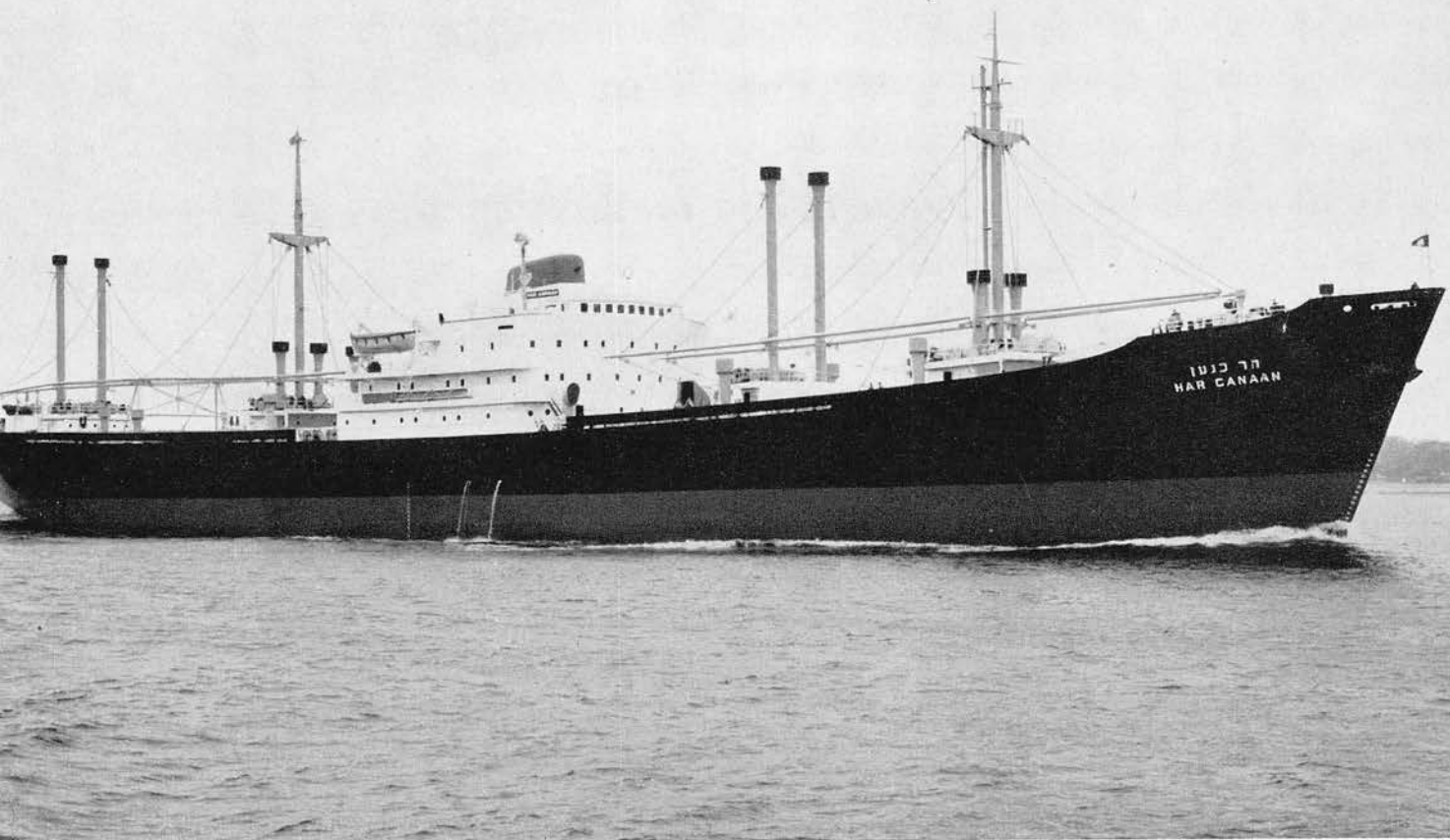
Das Schiff trat bereits am nächsten Tage die erste Ausreise an. Die vorliegenden Berichte über das Verhalten des Schiffes auf seiner Jungfernfahrt betonen das außerordentlich gute, völlig vibrationsfreie Verhalten in See.

Am 14. August 1957 wurde das Vorschiff, Bau-Nr. 715, vom Stapel gelassen. Die beiden Schiffsteile werden nunmehr im Dock I zusammengefügt. Bau-Nr. 715 gehört zu der Gruppe der Erz-Turbinenschiffe, die wir für die Transworld Carriers, Inc., New York, bauen.

Am 15. August 1957 fand die Probefahrt des Frachtmotorschiffes „Har Canaan“ für die Reederei El-Yam Ltd., Haifa statt. Das 14 750 t große Schiff bestand seine Bewährungsprobe und konnte der Israel Mission übergeben werden. Die Israel Mission gab das Schiff weiter an die Reederei El-Yam Ltd., für die Herr Daniel Recanati den Neubau entgegennahm.

An der Probefahrt nahmen verschiedene Behördenvertreter teil. Unter den Gästen sah man den Vizepräsidenten der Hamburger Bürgerschaft, Herrn Herbert Samuel.

Am 16. bzw. 19. August fanden in unseren Betrieben Finkenwerder und Reiherstieg die turnusmäßigen Betriebsversammlungen statt. Wir berichten über die Betriebsversammlungen an anderer Stelle.



„Har Canaan“ auf der Unterelbe



Eigner-Kammer auf „Har Canaan“



Rauchsalon auf „Har Canaan“

Was die
nächsten Wochen
bringen sollen:

...am 2. September 1957 den Stapellauf Bau-Nr. 721, Frachtmotorschiff für die Hamburg-Amerika Linie von 8400 tdw, am 7. September 1957 die Taufe Bau-Nr. 715. Die Probefahrt dieses Neubaus wird sich bald anschließen. Bau-Nr. 715 ist ein Erzturbinenschiff der Rio-Orinoco-Klasse von 36 000 tdw.

... Ende September den Stapellauf Bau-Nr. 710, Frachtmotorschiff von 14 750 tdw für die Reederei El-Yam.

Neue Wege im Schiffbau

Als vor etwa 30 Jahren im Schiffbau die ersten Versuche gemacht wurden, die Fertigung und die Montagefolge anders als in der herkömmlichen Weise auszuführen, erhob so mancher kluge Mann warnend seine Stimme.

Dennoch hat es immer Mutige gegeben, die sich von der herkömmlichen Arbeitsmethode freimachten und eigene Wege gingen.

An solchen Pionieren hat es auf der DW, wie die Entwicklung der letzten 30 Jahre zeigt, nie gefehlt.

Stets haben die Neuerungen, nachdem sie ihre Bewährungsprobe bestanden haben, auch bei anderen Werften des In- und Auslandes Eingang gefunden.

Kurz nach dem 1. Weltkrieg ging man im Schiffbau dazu über, einzelne auf der Vorhelling montierte Schiffskolli an Bord einzubauen. Die hierdurch erreichte kürzere Helgen-Bauzeit sowie geringere Erstellungskosten ermutigten die Schiffbauer, immer größere Schiffskolli auf der Helling zusammenzubauen. Von hier aus war es nur noch ein Schritt bis zur Aufteilung des gesamten Schiffes in verschiedene Abschnitte. Gleichzeitig verlegte man die Fertigung der Schiffsteile mehr und mehr in die Schiffbauhallen, so daß man unabhängig von der Witterung ohne Arbeitsausfall arbeiten konnte.

Diese Arbeitsweise ermöglichte wiederum eine kürzere Bauzeit, zumal durch die gleichzeitig mit dieser Entwicklung einhergehende Umstellung von der genieteten auf die geschweißte Bauweise ein Arbeiten in geschlossenen Räumen sich als besonders nützlich erwies.

Obwohl die Helgenbauzeit durch Ausfeilen dieser Methode mehr und mehr herabgesetzt werden konnte, hatte der Schiffbauer hieran noch nicht genug und sann auf weitere die Bauzeit verkürzende Möglichkeiten.

Als nach dem 2. Weltkrieg die ersten Supertanker in Auftrag gegeben wurden, entschloß man sich, diese ca. 200 m langen Schiffe in zwei Teilen, d. h. Vor- und Hinterschiff getrennt, nach Kollibauweise zu erstellen.

Zunächst baute man das Hinterschiff und legte nach erfolgtem Stapellauf desselben das Vorschiff auf. Während der Bauzeit des Vorschiffes wurde das Hinterschiff ausgerüstet bis einschließlich Erprobung der Haupt- und Hilfsmaschinen. Die Beendigung der Maschinenproben fiel mit dem Stapellauf des Vorschiffes zusammen und es bedurfte nur noch einer zehntägigen Dockzeit, um aus den zwei Schiffshälften ein zur Probefahrt fertiges Schiff zu machen.

Schon der erste Versuch dieser Art bestätigte voll die hieran geknüpften Erwartungen, so daß diese Bauweise nunmehr zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist.

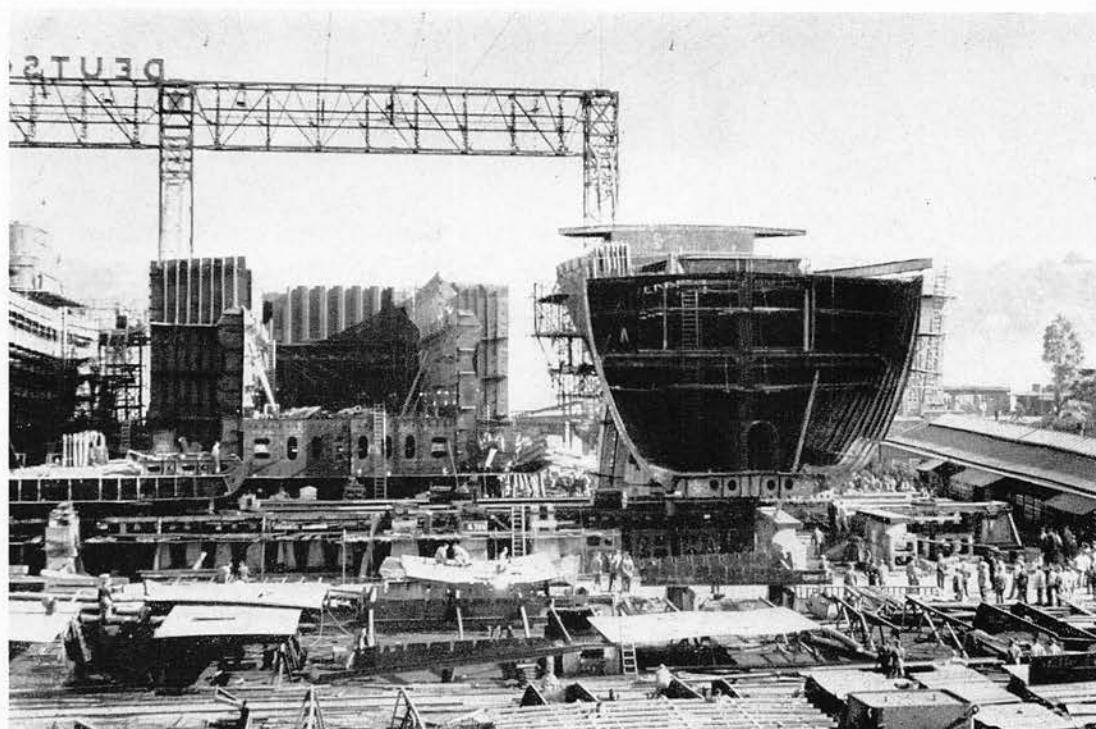
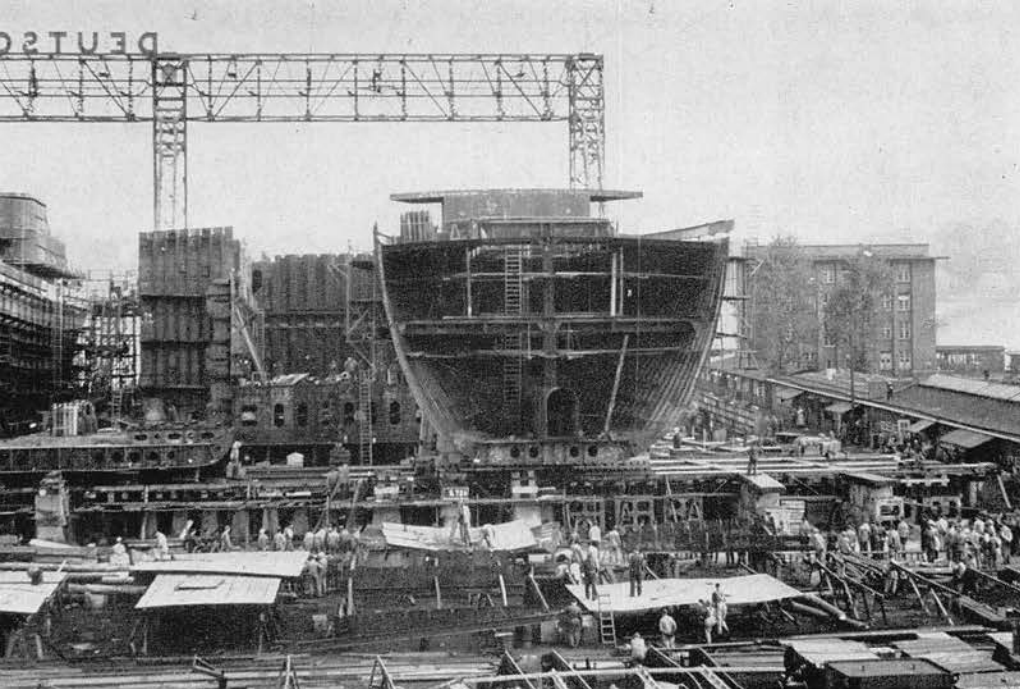
Durch diese Erfolge ermutigt, hat man sich nun entschlossen, den Schiffbau auf der DW auf eine Vollsektionsbauweise umzustellen. Baute man zuvor Kolli in der Vormontage und brachte sie auf der Helling zur Endmontage, so wird man zukünftig Kolli in der Vormontage erstellen und sie auf der Vorhelling durch Zwischenmontage zu ganzen Abschnitten montieren. Danach werden diese Abschnitts-Sektionen auf einer besonderen Transport-Einrichtung zur Helling geleitet und durch Zusammenschweißen zu einem Schiffsrumpf verbunden.

Diese Methode wird zur Zeit zum erstenmal auf der DW an S. 724 durchgeführt. Man glaubt schon jetzt sagen zu können, daß hiermit eine neue Epoche im DW-Schiffbau im Anbruch ist.

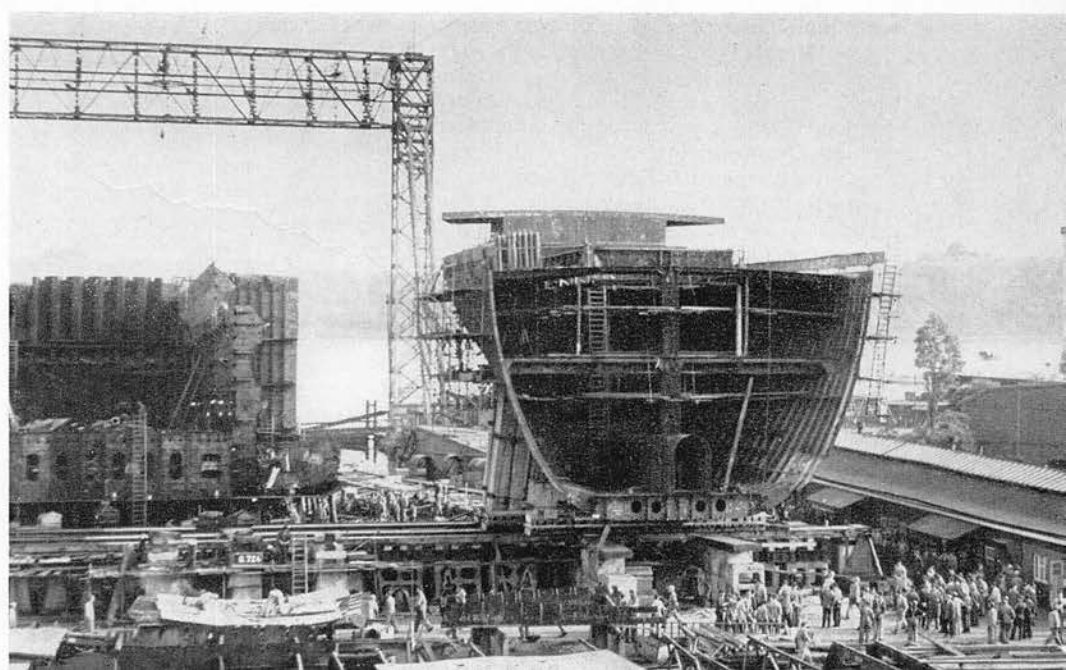
Mehr denn je muß im Schiffbau durch Rationalisierung sowie Durchbrechen mit den herkömmlichen Arbeitsmethoden ein Ausgleich für die verminderte Arbeitsleistung der 5-Tage-Woche sowie des Facharbeitermangels gefunden werden.

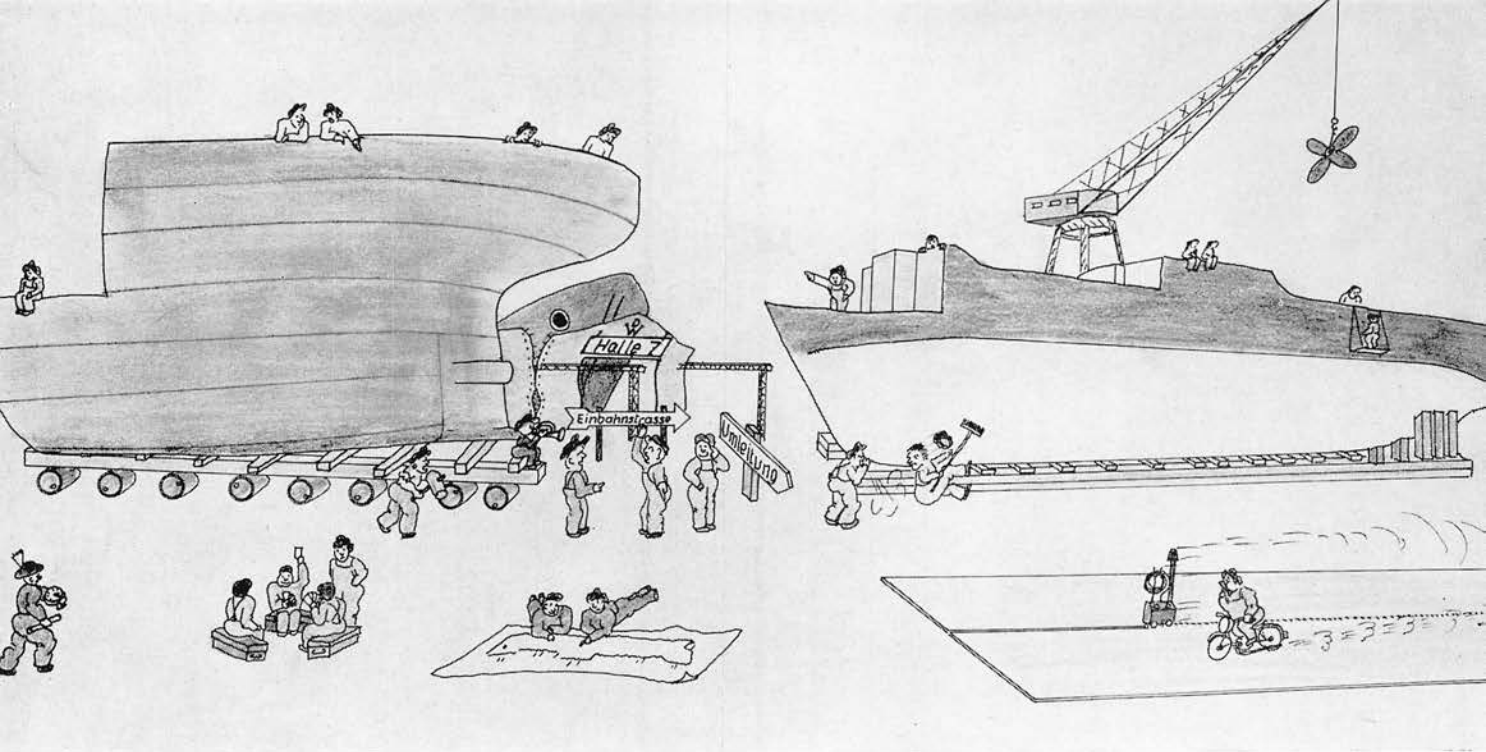
Einen hohen Auftragsbestand kann man sich nur erhalten, wenn man schnell, gut und billig bauen kann. Daß der Arbeitsablauf für die obengeschilderte Arbeitsweise störungsfrei verlaufen muß, versteht sich fast von selbst. Aber um einen störungsfreien Arbeitsablauf zu ermöglichen, bedarf es zuvor einer einwandfreien Terminplanung der einzelnen Arbeitsphasen, welche gute Erfahrung in der Planung sowie Zusammenarbeit mit den Schiffbauwerkstätten erfordert. Daß diese Voraussetzung von großer Bedeutung ist, weiß am besten der Terminplaner, dem ein maßgeblicher Anteil an dem Erfolg gebührt.

Ing. Hartmann



Die erste
Abschnitt-Sektion
Bau-Nr. 724
wird seitlich zur
Helgenbahn 1a
verhollt





Termin ist Termin

Wer von uns DW'ern kennt nicht den Begriff: „Termin ist Termin“! Als kleines Rädchen eines großen Uhrwerks ist doch ein jeder von uns vom höchsten Chef bis zum einfachsten Mann irgendwie in den so vielseitigen Arbeitsablauf unseres Schiffsbauwesens eingespannt, um seinen kleinen Anteil an dem Gelingen unseres großen Bauprogramms pflichtbewußt und termingerecht zu erfüllen. Ja, und in diesem kleinen Wörtchen: „Termingerecht“, da liegt so vieles drin, das zu erklären ich mich bemühen möchte.

Um ein so kompliziertes Bauwerk, wie es ein Schiff nun einmal darstellt, aufzubauen und fertigzustellen, ist ein großes Maß an geistiger Arbeit und eine unendlich große Zahl von vielen Handgriffen erforderlich.

Von der Auftragserteilung des Reeders bis zur Ablieferung eines seeklaren Schiffes ist ein weiter und beschwerlicher, aber genau festgelegter Weg vorgezeichnet. Und nun „Hand aufs Herz“, wer von uns findet schon einmal in dem täglichen Arbeitsrhythmus die Zeit, darüber intensiver nachzudenken, wie die einzelnen Arbeitsabläufe zeitlich in- und miteinander verknüpft sind. Es können nicht zigtausend Hände auf einmal über das Objekt Schiff herfallen, und es kann nicht frischfröhlich nach dem Motto: „Den letzten beißen die Hunde“ darauflosgearbeitet werden; denn einer ist von dem andern abhängig, um dem Großen und Ganzen zu dienen, darum wird ein jeder von uns zu einem ganz bestimmten und vorher genau berechneten und festgelegten Zeitpunkt in sein Spezialgebiet gerufen, um sein geistiges und handwerkliches Geschick für das große Werden eines Schiffsbauwerkes einzusetzen. Und dieses persönliche Ansprechen geschieht durch einen Terminplan, welcher auf unserer Werft in einer besonderen Planungsabteilung schon Monate vor dem Baubeginn ausgearbeitet worden ist.

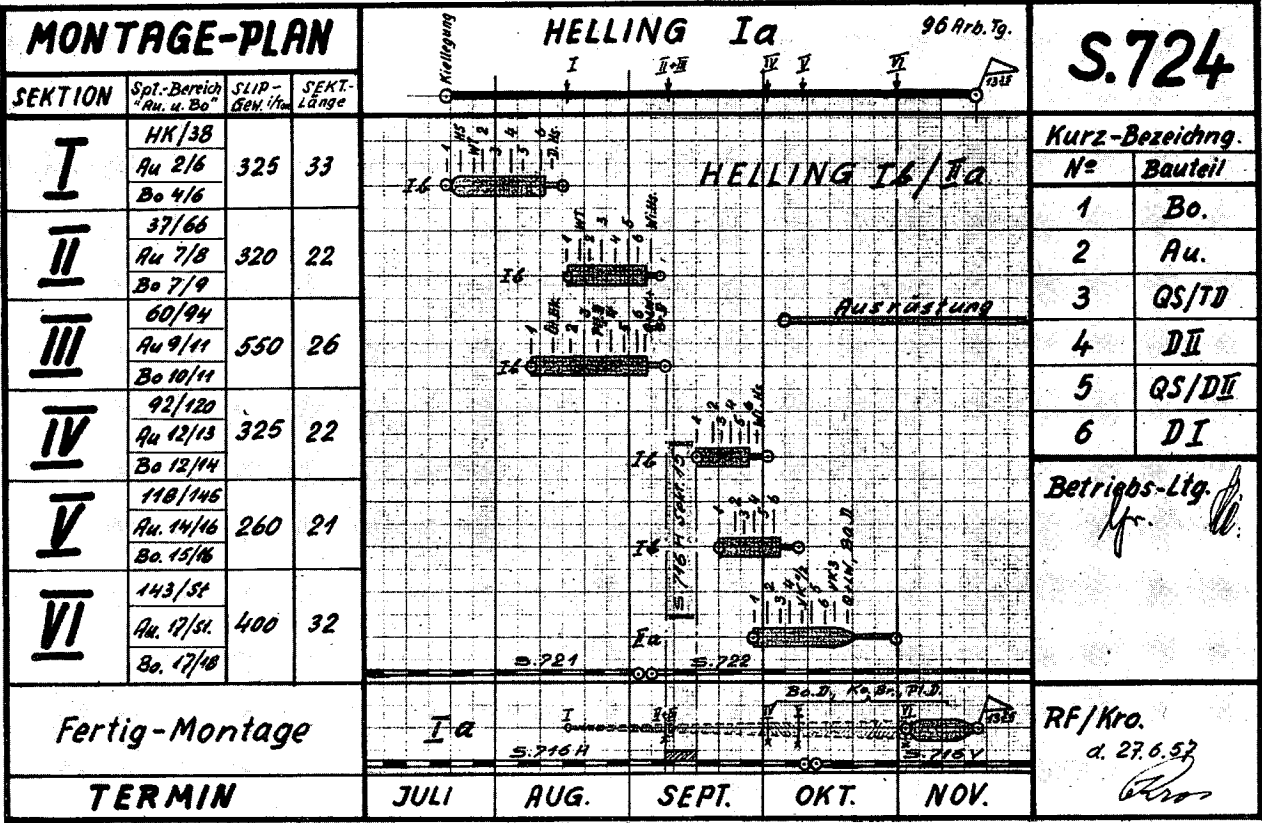
Bis ein Terminplan für den Betrieb bereitgestellt werden kann, muß vorher eine nicht unerhebliche Planungsarbeit geleistet sein. Jedes Schiff muß zunächst in den Helling-Belegungsplan eingeplant werden. Dieser Plan ist der eigentliche Schlüssel zu einem stetigen Materialfluß und einem gleichförmigen Arbeitsrhythmus innerhalb unserer Werkhallen und auf der Helling und muß mit allergrößter Sorgfalt ausgearbeitet sein, da sämtliche Termine

vom größten bis zum kleinsten Bauteil mit diesem Plan stehen oder fallen.

Für einen jeden Neubau wird dann die Einbaufolge der einzelnen Kolli und damit der Arbeitsablauf festgelegt. Auf einem besonderen „Generalstabsbogen“ wird dann unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit unserer Hellinganlagen jede Einbaufolge entsprechend dem Helling-Belegungsplan eingezeichnet und man erhält so die Einbautermine der einzelnen Bauteile. Im Hinblick auf die Kapazität der Vormontage- und Schiffbauhallen werden dann rückläufig die Einzeltermine für den Bau der Kolli ermittelt. Inzwischen werden entsprechend der schiffbaulichen Einbaufolge die Terminpläne für die Ausrüstung und den Maschinenbau ausgearbeitet. Dazu kommt dann noch ein besonderer Terminplan für die technischen Büros.

Mit diesen 4 Terminplänen wird nun der gesamte Arbeitsablauf vom Reißbrett über das Bestellbüro, den Schnürboden, das Materiallager, die Einzelteilfertigung, die Vormontage, die Hellingmontage bis zur schiffbau- und maschinenbaulichen Fertigstellung im Ausrüstungshafen gesteuert. Ein jeder Plan nimmt besondere Rücksicht auf die verschiedenen Gegebenheiten und Möglichkeiten unserer Werftanlagen. Sie berücksichtigen außerdem die zeitlich verschiedenen Bauzustände der auf der Helling nebeneinander liegenden Neubauten und sind genau aufeinander abgestimmt.

Es ist dann wie bei einem Marathon-Lauf: Hat die Betriebsleitung erst auf den Knopf gedrückt und der Startschuß ist gefallen, dann fangen die Räder an zu rollen und es gibt kein Zurück mehr. Und da die Deutsche Werft als schneller Marathon-Läufer im Weltschiffbau bekannt ist, muß jede vermeidbare Störung im Arbeitsablauf rechtzeitig erkannt und schon im Entstehen beseitigt werden. Nimmt eine Störung einen größeren Verlauf, sei es durch schlechte Material-Anlieferung, durch umfangreiche Änderungswünsche oder mangelnde Entschlußkraft einer Reederei, durch fahrlässiges Nichtbeachten des Terminplans seitens einer Zulieferfirma, durch Ausfall eines unserer Hauptkräne oder einer Spezial-Bearbeitungsmaschine oder gar durch höhere Gewalt wie Sturm, Regen, Eis und auch Streiks, dann kommt die entstehende Verzögerung wie eine Lawine ins Rollen und wie in einer



Kettenreaktion wird das gesamte Bauprogramm erschüttert.

Was das bedeutet, kann nur der ermessen, der schon einmal in einem Planungsbüro tätig war und so etwas miterlebt hat. Tausende von Einzelterminen geraten ins Schwanken, der Betrieb fängt in dem sonst genau festgelegten Arbeitsablauf an zu schwimmen; jenes Einzelteil kommt viel zu spät, ein anderes viel zu früh; eine Reihe fertiggestellter Kollis kann nicht eingebaut werden, weil das dazwischenliegende nicht rechtzeitig fertig geworden ist und noch viele Beispiele mehr. Da zeigt sich dann das Können der Belegschaft mit ihrer Führung, ob sie den Zeitverlust wieder ausbügeln kann. Die Betriebsleitung muß mit Nerven aus Stahl das Steuer fest in der Hand behalten und gegebenenfalls dem Arbeitsablauf eine neue Marschrichtung geben, um das drohende Chaos und damit die rapide anwachsenden Leerlaufstunden in ihre Gewalt zu bekommen. Liegt eine neue Marschroute fest, muß das Planungsbüro sämtliche Terminpläne neu bearbeiten und schnellstens in den Betrieb bringen. Eine enorme Arbeit, die mit nur wenigen Mitarbeitern in kürzester Zeit geleistet sein muß. Schnell glätten sich dann aber wieder die Wogen in dem gestörten Arbeitsablauf, doch zurück bleibt ein schwarzer Fleck in unserem Bauprogramm. Seit dem vorigen Jahre jedoch konnte die Betriebsleitung mit ihrer Belegschaft jede Störung wieder abfangen und unser Bauprogramm läuft auf den Tag genau ab.

Ein Musterbeispiel der Planungsarbeit: Trotz Vollbelegung unserer normalen Helling-Ablaufbahnen, unmöglich Erscheinendes möglich zu machen, ist unser jüngster Neubau S. 724, der für die Horn-Linie gebaut wird. Geboren aus dem Willen unserer Betriebsleitung, allen Wünschen und Forderungen unserer treuen Reeder im Rahmen des Möglichen gerecht zu werden, reifte im Zusammenwirken zwischen Betriebsleitung, Planungsbüro und Betriebsingenieuren der Entschluß zu einer ganz neuen Bauweise im Schiffbau. Der Entschluß hierzu wurde uns dadurch erleichtert, daß wir auf eine langjährige Erfahrung im Zusammenbau und Slippen von Groß- und Super-Sektio-

nen im Schiffbau zurückblicken können und uns auf unsere zuverlässige und eingearbeitete Belegschaft verlassen können. Die Vorläufer hierfür waren die Großtanker und Erzschiffe von mehr als 30 000 tdw und zuletzt das Mittschiff des Schwesterschiffes S. 723.

Die Krönung soll nun S. 724 werden, welches in genau aufeinander abgestimmten Zeitintervallen, unter Berücksichtigung des jeweiligen Bauzustandes der im Bau befindlichen „Nachbar-Neubauten“ S. 716 H. und S. 721, in sechs voneinander unabhängigen Groß-Sektionen neben der eigentlichen Bauhelling 1a aufgebaut wird. Eine Um-menge von Überlegungen waren erforderlich, um alle erkennbaren Schwierigkeiten, Fehlerquellen und Eventualitäten bereits vor dem Baubeginn zu beseitigen, welches wiederum nur durch eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten erreicht werden konnte. Dreimal mußte der Plan für den Arbeitsablauf verworfen oder geändert werden, bis die Betriebsleitung auf den bereits erwähnten Startknopf drücken konnte. Seitdem wächst jetzt Groß-Sektion um Groß-Sektion genau dem vorgeplanten Arbeitsablauf- und Terminplan entsprechend. Anerkennung und Dank gebührt an dieser Stelle allen denen, die mit ihrem handwerklichen Können, ihrer geistigen Mitarbeit und ihrem persönlichen Einsatzwillen diese Baumethode zu einem vollen Erfolg werden lassen.

Der für diese Bauweise speziell entwickelte Terminplan umfaßt alle erforderlichen Angaben für den 7 000 tdw tragenden Neubau S. 724. Neben den einzelnen Nummern der Groß-Sektionen steht der Spant- und Kolli-Bereich, die Sektionslänge ü. a. und das Slip-Gewicht der fertig abgearbeiteten Groß-Sektion. Auf dem Millimeter-Bereich findet man den Montageplan mit den dazugehörigen Terminen und Erläuterungen. Man erkennt, wie bei einzelnen Sektionen die benachbarten Neubauten S. 716 und 721 sowie 722 berücksichtigt werden mußten.

Es kann schon jetzt gesagt werden, daß diese Bauweise bahnbrechend im Schiffbau sein wird, und wir können mit Recht stolz darauf sein, heute schon das zu tun, was andere erst morgen machen werden.

H. Kromer

NACHTS MIT DER KAMERA



Liebe Fotofreunde!

Wir ernsthaften Amateure sollten uns auch am Abend nicht von unserer geliebten Strahlenfalle trennen.

Da aber die Sonne in unseren Breitengraden bekanntlich ja nur am Tage scheint, so müssen wir uns in Ermangelung dieser als gewiegte Amateure eben andere Lichtquellen erschließen. Dieses sollte uns als Großstädter nicht allzu schwer fallen. Denken wir nur an die Reeperbahn, Leuchtreklamen, Neonlichter sowie angestrahlte Gebäude liefern uns eine Fülle von Licht. Die Großstadt erlaubt mit ihren großzügigen Beleuchtungsverhältnissen auch demjenigen Amateur, der das lebendige Foto pflegt, bei Verwendung von höchstempfindlichem Negativmaterial (21/10—27/10 Din) und richtiger Entwicklung, Belichtungszeiten bei offener Blende von $\frac{1}{25}$ Sek. und kürzer. Wer Ungewißheit nicht scheut und bereit ist, einige Negative zu opfern, wird in diesen Momentaufnahmen ein reiches Betätigungsfeld finden.

Auch ist der Hafen ein sehr dankbares Gebiet für nächtliche Fotos. Laternen und Lichter, welche in bizarren Formen vom Hafenwasser widergespiegelt werden, dürften manchem ernsthaften Amateur Gelegenheit geben, reizvolle Fotos zu gestalten.

Den weitaus größten Teil nächtlicher Aufnahmen stellen die beim Amateur immer noch beliebten Zeitaufnahmen, die in ruhigen stimmungsvollen Bildern ihren Ausdruck finden. Als selbstverständlich muß angenommen werden, daß man bei diesen Aufnahmen sein Stativ nicht zu Hause läßt. Dieses dient ja bekanntlich dazu, unserer Kamera bei der Aufnahme einen festen erschütterungsfreien Standpunkt zu gewährleisten. Ein Drahtauslöser ist ebenso unerlässlich. Man sollte sich bei Zeitaufnahmen nicht auf seine ruhige Hand verlassen. Einzige natürliche Lichtquelle für nächtliche Fotos ist der Mond. Da aber dieser uns in Lyrik und Prosa gepriesene gute Erdtrabant, der unter Ymirs Schädel seine Bahnen zieht, ein ziemlich eiliger Geselle ist (er verdoppelt seine Breite innerhalb von 2 Minuten),

sollten Mondscheinaufnahmen nicht länger als eine halbe Minute belichtet werden. Er würde sonst wegen seiner Fortbewegung auf unserem Negativ nicht als runder Mond wiedergegeben, sondern als wurstähnliches Gebilde. In bezug auf seine Fortbewegung sind wir also von den Literaten falsch unterrichtet worden, natürlich nur im Sinne der fotografischen Technik. Die beste Zeit für obengenannte wie überhaupt für alle Nachtaufnahmen ist die Dämmerung, wobei der letzte Schimmer des schwindenden Tageslichtes noch relativ kurze Belichtungszeiten zuläßt. Außerdem hilft die Dämmerung unserem Film, große Lichtkontraste besser zu überwinden, sie schaltet zum großen Teil die gefürchteten Lichthöfe (Überstrahlungen der Lichtquellen), die bei nächtlichen Fotos meistens nicht zu vermeiden sind, weitgehend aus.

Auch ist die Zeit nach Regenschauern für unsere nächtliche Lichtbilderei günstig. Hier stellt uns die Natur große Reflexschirme zur Verfügung, z. B. nasser Asphalt, Pfützen sowie im Winter große Schneeflächen. Aufnahmen unter diesen Umständen können erheblich kürzer belichtet werden.

Feuerwerksaufnahmen sowie die nächtlichen Gewitter bieten nicht die technischen Schwierigkeiten wie allgemein angenommen wird. Wir suchen uns zunächst einen guten Vordergrund und Kamerastandpunkt. Damit bei der Aufnahme unser Vordergrund nicht überbelichtet wird, blenden wir unser Objektiv auf 8 oder 11 ab. Unser Kameraverschluß steht wie bei allen Zeitaufnahmen auf B oder T. Beim Zischen der ersten Feuerwerkskörper richten wir unsere Kamera ein, kontrahieren die Bildbegrenzung in unserem Sucher und lösen aus. Jetzt lassen wir eine oder mehrere Raketen auf unserem Negativ ihre Spuren einzeichnen, dann schnappt unser Verschluß zu. Dieses können wir beliebig wiederholen, sobald die Erscheinung am Himmel unseren Wünschen entspricht.

Man hüte sich davor, zuviel Raketen auf ein Negativ zu bekommen. Es könnte sonst hierbei anstatt eines Feuer-



werksfotos ein Schnittmusterbogen entstehen. Auch hier gilt das alte Fotografenwort: „Weniger ist mehr.“

Da bei solchen Anlässen fast immer großer Andrang herrscht, ist besonders auf einen festen Kamera-Standpunkt zu achten. Bei Brücken, Unterführungen sowie bei Bürgersteigen, unter denen sich Hohlräume befinden, können leicht Erschütterungen auftreten, die zu wenig beliebten Unschärfen führen.

Eventuell vor unserem geöffneten Kameraverschluß bei einer Aufnahme vorbeigehende Passanten werden wegen ihrer dunklen Kleidung und geringen Eigenhelligkeit nicht mit abgebildet, wogegen Autoscheinwerfer sowie fahrende Straßenbahnen, selbst Rücklichter von Fahrrädern unweigerlich mit auf unseren Film kommen, selbst bei niedrigempfindlichem Negativmaterial. Sind wir gerade bei der Aufnahme, und es fährt ein Fahrzeug in unser Bildfeld, so halten wir für die Dauer des Vorbeifahrens unsere Hand oder die Kopfbedeckung vor unser Objektiv. Ist das Fahrzeug vorbei, nehmen wir Hand oder Kopfbedeckung von dem Objektiv weg und belichten entsprechend weiter. In diesem Falle hätten wir also störende Lichtstreifen vermieden.

Andernfalls aber können bei bewußter Anwendung die Lichtschlangen auch als subjektive Aussage ein Foto in der Bildmäßigkeit bedeutend heben. Es muß noch gesagt werden, daß bei evtl. Aufnahmen in der Stadt eilige Mitbürger auf gerade fotografierende Fotojünger kaum oder gar nicht Rücksicht nehmen. Deshalb stellt man sich besser immer so hin, daß diese eiligen Zeitgenossen zuerst uns umlaufen müssen, bevor Stativ samt Kamera im Rinnslein liegen.

Nächtliche Fotos sind bei einiger Initiative von unserer Seite aus kein Problem. Ihr Schwierigkeitsgrad ist genau der gleiche wie bei allen anderen Fotos auch.

Selbst das bekannte Sprichwort „Nachts sind alle Katzen grau“ können wir mit unseren leuchtenden Fotos widerlegen. Es trifft für ernsthafte Amateure wohl kaum oder gar nicht zu.

In diesem Sinne, liebe Fotofreunde, wünscht Euch wie immer:

Gut Licht!

Siegfried Günther





Unsere Helgenanlage aus der Vogelperspektive mit sieben im Bau befindlichen Schiffen. Von links nach rechts: S 723 (inzwischen abgelaufen); Vorschiff von S 715 und S 730 (Boden-sektion); S 710; S 721; S 716 (Hinterschiff) und davor die hinterste Abschnittssection von S 724.

Wenn Wahlen vor der Tür stehen ...

Wir alle sind von Kindesbeinen an daran gewöhnt, Gesetze, Verordnungen und sonstige das Zusammenleben der Menschen regelnde Bestimmungen einzuhalten. Für diesen Satz gelten sicher Einschränkungen, weil sich in der allgemeinen Auffassung oder auch in der Anschauung einzelner Bevölkerungsgruppen der Begriff des „Kavalierdelikts“ herausgebildet hat. Das ist sicherlich bedauerlich, aber eine unbestreitbare Tatsache. Der eine hält es für selbstverständlich, daß die Steuererklärung in „großzügiger“ Weise angefertigt wird, ein anderer macht sich die Verkehrsvorschriften so etwas für seinen eigenen Bedarf zurecht. Es gibt da noch mehr Beispiele. Das ist wohl immer so gewesen, wenn die Großzügigkeit auch nach dem Kriege in teilweise beängstigender Form zugenommen hat.

Es gibt viele Erklärungen dafür. Einmal ist uns nach dem Kriege beigebracht worden, daß staatliche Ordnung nicht etwas Selbstverständliches ist. Und zum anderen sind alle diejenigen, deren Entwicklungszeit in die Jahre 1944 bis etwa 1948 gefallen ist, ohne jemals eine staatliche Ordnung im echten Sinne zu kennen, aufgewachsen. Es war ja geradezu lebensnotwendig geworden, Verbote zu übertreten. Wer hat denn z. B. nicht gehamstert? Wir alle kennen noch den Begriff der „Kompensation“, des Tauschgeschäfts. Der berühmte Schwarzmarkt liegt noch gar nicht so lange zurück, jedenfalls noch keine 10 Jahre.

Seit der Schaffung der Bundesrepublik haben wir wieder ein eigenes Staatswesen, das sich zwar nicht als endgültig bezeichnet, aber immerhin. Und seit 1955 haben wir auch wieder ein großes Maß an Souveränität erreicht. Man sollte also meinen, daß die Achtung vor dem Gesetz wieder Allgemeingut geworden ist. Ganz so weit sind wir leider noch nicht. Es hat auch den Anschein, als wenn die Zahl der „Kavaliersdelikte“ um einige bereichert worden wäre. Auf jeden Fall wird nicht jedes Gesetz, das uns der Bundestag, die höchste Institution unserer jungen Demokratie, beschert, einfach hingenommen. Häufig genug wird ein Gesetz auf das heftigste kritisiert. Nicht selten erklärt sogar eine der Gruppen, die im Bundestag unterlegen war, sofort nach Verkündung eines Gesetzes, daß sie dieses Gesetz demnächst wieder aufheben werde. Wie weit der Eifer der Anhänger dieser Gruppe in der Befolgung des „kritisierten“ Gesetzes dann gehen muß, ist klar. Jeder hält sich zu jeder Kritik für befähigt. Selbstverständlich hat fast ein jeder nur sich selbst und vielleicht noch seine Berufsgruppe im Auge. An größere Zusammenhänge denken nicht sehr viele. Wenn jemand etwa noch mit Idealen kommt, ist es meist ganz aus. Es wird uns ja auch bis zum Überdruß immer wieder verkündet, daß wir sachlich und nüchtern sein wollen, und was der Redensarten mehr sind. Wer wird sich also im Gedanken an Deutschland ereifern, wenn er sich gerade überlegt, ob er zweckmäßigerweise zunächst einen Kühlschrank oder ein Fernsehgerät kauft (auf Abzahlung natürlich!). Zu den „umstrittenen“ Gesetzen gehört leider auch das Betriebsverfassungsgesetz vom 11. 10. 1952, durch das im wesentlichen das Zusammenleben in den Betrieben geregelt und die dazu gehörende Organisation bestimmt wird. Wir besinnen uns alle noch darauf, daß deswegen Kurzstreiks und Demonstrationen durchgeführt wurden.

Das Gesetz hat sich im großen und ganzen bewährt, man hat leider nur immer wieder das Gefühl, daß die Mehrzahl derer, die es angeht, auch nicht im entferntesten ahnt, was für Vorschriften das Gesetz eigentlich enthält. Alle diejenigen, die schon einige Jahre hier sind, werden sich noch deutlich an die Betriebsversammlungen der Nachkriegszeit erinnern. Bis in das Jahr 1952 hinein unter-

schieden sie sich nur unwesentlich von kommunistischen Parteiversammlungen. Es wird auf der Werft außer den Angehörigen der kommunistischen, jetzt illegalen, Betriebsgruppe niemand geben, der bedauert, daß diese Zustände überwunden sind. Bedauerlich wäre es aber, wenn die parteipolitische Neutralität wieder aus unseren Betriebsversammlungen verbannt würde. Schon die vorletzte Betriebsversammlung ließ in dieser Richtung Bedenken aufkommen. Besonders deutlich wurde es aber bei den Betriebsversammlungen im August.

Am 16. August hatte sich die Belegschaft in Finkenwerder versammelt, am 19. August kamen die Belegschafter des Betriebes Reiherstieg zusammen. In beiden Fällen wurde die Betriebsversammlung vom 2. Vorsitzenden des Betriebsrats eröffnet, der zunächst Dr. Scholz das Wort erteilte. Dr. Scholz gab in großen Zügen einen Überblick über die Situation im Weltschiffbau und die Lage unserer Werft, wobei er mit besonderer Freude darauf hinwies, daß der vorhandene Auftragsbestand der gesamten Belegschaft Arbeit auf Jahre hinaus sichere, ja daß sogar noch weitere Belegschafter eingestellt werden könnten. Es könnten noch gut und gern 100 Mann gebraucht werden. Dr. Scholz ging auch auf einige Sorgen der Werft ein. So betonte er, daß die Arbeitszeitverkürzung mit einer Leistungsverminderung einhergegangen sei. Es sei nicht möglich gewesen, den Ausfall der 3 Stunden je Woche in der normalen Arbeitszeit einzuholen. Dr. Scholz knüpfte an diese Feststellungen die Bitte an die Belegschaft, die Arbeitszeit voll auszunutzen. Er erwähnte weiter die Tatsache, daß der Krankenbestand sich wesentlich erhöht hat. Er ist von 3,7 % im Juni auf nunmehr 6,5 % angewachsen. Dr. Scholz wies auf die Gefahren hin, die in dieser Entwicklung liegen.

Er setzte sich auch mit den neuen Rentengesetzen auseinander und erklärte, daß jeder unserer Belegschafter, der gewisse Voraussetzungen erfüllt, mit einer Rente in Höhe von 75 % des Arbeitseinkommens rechnen könne.

Dr. Scholz erwähnte auch den Versuch eines Betriebsangehörigen, DW-Facharbeiter für eine schwedische Werft abzuwerben. Er teilte mit, daß der Betreffende fristlos entlassen sei. Im übrigen seien Belegschafter unter uns, die in Schweden gearbeitet hätten. Diese könnten Auskunft über die Arbeitsbedingungen geben. Im allgemeinen sei es in Schweden nach seinen Informationen so gewesen, daß die deutschen Arbeiter die schlechteste Arbeit bekommen hätten.

Anschließend forderte Dr. Scholz die Belegschafter auf, durch gute, saubere und pünktliche Arbeit den Ruf der DW zu erhalten.

Nach Dr. Scholz sprach der Betriebsratsvorsitzende Suhr. Er berichtete aus seinem Tätigkeitsbereich und wies darauf hin, daß wir vor neuen Lohnverhandlungen stehen. Bei dieser Gelegenheit betonte er, daß die Frage der Frauenlöhne spätestens mit dem neuen Tarif geregelt werden müsse. Auch er sprach über die Versuche der Abwerbung nach Schweden, wobei er sich die Tatsache, daß der Abwerber bei der letzten Betriebsratswahl die Liste II aufgestellt hatte, zunutze machte. Infolge der nicht übertrieben sachlichen Ausführungen konnte bei jedem unbefangenen Zuhörer der Eindruck entstehen, als wenn alle Angehörigen der Liste II mit der Abwerbung etwas zu tun gehabt hätten. Außerdem machte er die Klage einiger Betriebsangehöriger (unter ihnen ist ebenfalls der „Abwerber“) auf Feststellung der Nichtigkeit der letzten Betriebsratswahl zum Gegenstand seines Referats. Dadurch wurde der Sachverhalt für die Zuhörer nicht klarer.

Suhr bat im Verlauf seiner Ausführungen darum, daß die Betriebsleitung jetzt schon Besprechungen wegen des Weihnachtsgeldes einleiten sollte, damit man nicht eines Tages in Zeitdruck käme. Auch zum Lohn der Zeitlöhner machte Suhr Ausführungen.

Der erste Diskussionsredner in Finkenwerder setzte sich dann mit der Entlohnung der Zeitlöhner auseinander.

Danach sprach ein Gewerkschaftssekretär der IG Metall. Er machte einige allgemeine volkswirtschaftliche Ausführungen, um dann die Richtigkeit der Ausführungen von Dr. Scholz hinsichtlich des Absinkens des Arbeitsergebnisses infolge der Einführung der 45-Stundenwoche zu bezweifeln. Nach den Feststellungen der Gewerkschaft sei überall in Deutschland nach einem vorübergehenden Absinken der Ergebnisse der alte Stand sehr schnell wieder erreicht worden (?). Er bedauerte, keine Möglichkeit der Nachprüfung der Angaben von Dr. Scholz zu haben.

Der Gewerkschaftsvertreter ging dann auf das Ansteigen der Krankenzahl ein, wobei er auf die Möglichkeit hinwies, daß eine ganze Reihe von Arbeitern erst jetzt nach Einführung des Gesetzes zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherstellung der Arbeiter im Krankheitsfall alte Krankheiten auskurieren könnten, ohne ihre Existenz zu gefährden. Bei dieser Gelegenheit gab er der Meinung Ausdruck, daß dieses Gesetz ein Erfolg des Streiks in Schleswig-Holstein sei.

Dann sprachen einige Betriebsangehörige, die sich gegen einen Teil der Ausführungen des Betriebsratsvorsitzenden wandten, durch die sie sich beleidigt fühlten. Sie bedauerten, daß Herr Suhr jeden, der nicht seine Ansicht habe, als „anderen“ Betriebsangehörigen bezeichnet hatte.

Auch das Betriebsratsmitglied Kuchta sprach in Finken-

werder. Er machte die Bundesregierung, die nach seiner Ansicht die Preise festsetzt (?), dafür verantwortlich, daß der Arbeiter von seinem Lohn nicht genügend habe und forderte seine Zuhörer auf, bei der Wahl im September das ihre zu tun.

Betriebsratsvorsitzender Suhr sprach das Schlußwort, das leider auch nicht sachlich war. Er sagte: „Wer sich verteidigt, klagt sich an“ und meinte die, die sich verbeten hatten, mit dem Abwerber in einen Topf gesteckt zu werden.

Im Betrieb Reiherstieg hat es keine Diskussion gegeben, wenn man davon absieht, daß auch hier der Gewerkschaftsvertreter allgemeine volkswirtschaftliche Ausführungen machte, die den Betrieb nicht unmittelbar betrafen.

Da wir wahrscheinlich vor den Bundestagswahlen und den Wahlen zur Hamburger Bürgerschaft keine Betriebsversammlung mehr haben werden, ist zu vermuten, daß die Reden auf den Betriebsversammlungen der nächsten vier Jahre wieder sachlich sein werden. Es hat doch dieses Mal nur noch gefehlt, daß einzelne Redner ganz offen sagten: „Wählt am 15. 9. 57 SPD.“ Der Inhalt der Reden war ohnehin schon so. Was soll das? Ein jeder weiß so viel vom Betriebsverfassungsgesetz, daß Fragen der allgemeinen Politik, der Sozialpolitik und des Gewerkschaftslebens nicht auf einer Betriebsversammlung erörtert werden dürfen. Ein Verstoß gegen diesen Grundsatz führt unweigerlich zu Meinungsverschiedenheiten, die Unruhe in den Betrieb bringen. Dabei sollte jeder für die Erhaltung des Friedens im Betrieb sorgen, besonders diejenigen, deren gesetzliche Pflicht es ist, die Betriebsratsmitglieder!

Allers

Hier spricht die Betriebskrankenkasse

Es ist ein jahrelanger Wunsch unserer Mitglieder, daß in Finkenwerder außer Allgemeinärzten auch Fachärzte für die Kasse zugelassen sein sollen.

Immer wieder haben wir mit der Kassenärztlichen Vereinigung versucht, Fachärzte hierfür zu gewinnen.

In den meisten Fällen bestand und besteht auch noch heute Abneigung für eine Niederlassung, weil eine ungenügende Existenzmöglichkeit angenommen wird.

Trotzdem ist es uns aber nun gelungen, daß sich ein Facharzt für Augenkrankheiten bereit erklärte.

Herr Dr. med. Gerd Durchschlag
Facharzt für Augenkrankheiten

hat sich in Hamburg-Finkenwerder, Norderdeich 88 (im Hause der Altonaer Volksbank), niedergelassen und die Zulassung seitens der Ärztlichen Vereinigung erhalten. Seine Sprechstunden sind:

9—12 und 16—18.30 Uhr
außer Donnerstag und Sonnabendnachmittag.

Wir machen unsere Mitglieder darauf aufmerksam und geben bekannt, daß nunmehr Fahrtkosten nach Hamburg zur Inanspruchnahme eines Augenarztes nicht mehr gezahlt werden, es sei denn, daß es sich um einen dringenden Fall handelt und Herr Dr. med. Durchschlag nicht anwesend war.

Es wird weiterhin unser Ziel sein, auch für die noch fehlenden Gruppen Fachärzte zu gewinnen.

Einige Worte zum Gesetz

zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherung

der Arbeiter im Krankheitsfalle

Am 1. Juli 1957 ist ein Gesetz in Kraft getreten, das wesentlich zur Sicherung der wirtschaftlichen Lage der deutschen Arbeiter im Krankheitsfalle beiträgt. Es bringt eine erhebliche Annäherung der Rechtsstellung des Arbeiters an die der Angestellten. Das Gesetz ist vom Gesetzgeber als Übergangslösung gewollt worden, weil eine völlige Gleichstellung des Arbeiters mit den Angestellten, das heißt also, die völlige Lohnfortzahlung, mindestens für die Klein- und Mittelbetriebe unerträgliche Lasten mit sich gebracht hätte. Man kann ja schließlich nicht ins Blaue hinein Forderungen aufstellen, deren Realisierung das gesamte Wirtschaftsleben in tödliche Gefahren bringen müßte. Schließlich sind die Beiträge zur Finanzierung des erhöhten Kindergeldes ausschließlich vom Unternehmer aufzubringen, es sind die Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung heraufgesetzt. Die finanzielle Entwicklung der Neuregelung der Entlohnung im Krankheitsfalle wird von Fachleuten auf 1,6 Milliarden DM jährlich geschätzt. Das ist gewiß keine Kleinigkeit. Daher ist es mehr als unpassend, wenn die Gedanken über die mögliche Auswirkung des Gesetzes mit einigen Redensarten abgetan werden, wie es auf der letzten Betriebsversammlung geschah. Es ist ja so leicht, immer wieder zu fordern, wenn man für die Folgen nicht eintreten muß. Wir sind in Deutschland so weit, daß anerkannte Wirtschaftler sagen, man solle jede Forderung der Gewerkschaft unbesehen anerkennen. Sie meinen, daß jeder Kampf um Lohn und Arbeitsbedingungen aussichtslos ist, weil derjenige, der sich einer Forderung auch mit guten Gründen widersetzt, zum Schluß doch der Dumme sei. Wenn man aber immer bewilligt, werde dem Fordernden die Verantwortung überlassen. Dann werde sich eine Besserung zeigen. Wir wollen diesen Faden hier nicht weiterspinnen. Es bietet sich bestimmt noch einmal eine bessere Gelegenheit dazu. Ich möchte den Leser zunächst mit dem wesentlichen Inhalt der neuen Bestimmungen bekannt machen.

Das Gesetz sieht vor, daß ein Arbeiter gegen seinen Arbeitgeber einen Anspruch auf Zahlung eines Zuschusses zu den Leistungen aus der gesetzlichen Kranken- und Unfallversicherung hat, wenn er infolge Krankheit an seiner Arbeitsleistung verhindert ist (Arbeitsunfähigkeit), ohne daß ihn ein Verschulden trifft. Der Zuschuß ist in Höhe des Unterschiedsbetrages zwischen dem Krankengeld und 90 % des Netto-Arbeitsentgeltes bis zu einer Dauer der Arbeitsunfähigkeit von 6 Wochen für die Tage zu zahlen, für die der Arbeiter Kranken- oder Hausgeld erhält.

Das Krankengeld beträgt wie bisher 50 % des Grundlohns. Für die ersten sechs Wochen Arbeitsunfähigkeit erhöht es sich um 15 % des Grundlohns und für einen Versicherten mit einem Angehörigen um einen Zuschlag von 4 % des Grundlohns, für jeden weiteren Angehörigen um je weitere 3 % des Grundlohns.

Das Krankengeld wird vom dritten Tag der Arbeitsunfähigkeit an gewährt. Dauert die Arbeitsunfähigkeit länger als zwei Wochen oder ist sie auf einen Arbeitsunfall oder eine Berufskrankheit zurückzuführen, dann

wird das Krankengeld vom ersten Tage der Arbeitsunfähigkeit an gezahlt.

Der Zuschuß kann erst nach vierwöchiger ununterbrochener Dauer des Arbeitsverhältnisses gefordert werden.

Netto-Arbeitsentgelt ist das um die gesetzlichen Abzüge verminderte Arbeitsentgelt. Der Berechnung wird das durchschnittliche Arbeitsentgelt während der letzten vier den Lohnperioden des Betriebes entsprechenden Wochen, bei Lohnempfängern mit teilmonatlicher oder monatlicher Lohnabrechnung das durchschnittliche Arbeitsentgelt des letzten Kalendermonats oder des entsprechenden Lohnabrechnungszeitraums zugrunde gelegt.

Über die Beendigung des Arbeitsverhältnisses hinaus braucht der Zuschuß zum Krankengeld nicht gewährt zu werden. Eine Ausnahme gilt nur für den Fall, daß der Arbeitgeber das Arbeitsverhältnis aus Anlaß der Arbeitsunfähigkeit kündigt. Dann bleibt der Anspruch auf die Zuschußzahlung bis zu insgesamt sechs Wochen bestehen.

Entsprechend der Berechnung des täglichen Zuschusses zum Krankengeld hat auch die Berechnung des täglichen Netto-Arbeitsverdienstes nach Kalendertagen zu erfolgen, d. h. der Netto-Arbeitsverdienst ist durch die tatsächliche Zahl der Kalendertage in dem Lohnabrechnungszeitraum zu dividieren, bei einem 4-wöchigen Lohnrechnungszeitraum, also durch 28 Tage.

Wie ist das nun? Ist das Gesetz gut oder schlecht? Wir sollten erst einmal abwarten, wie sich die Sache einspielt. Das Ansteigen der Krankenziffer um fast 40 % in rund 2 Monaten ist zunächst etwas beängstigend. Wir wollen nur hoffen, daß die anständigen Kerle, die ja in der erdrückenden Mehrzahl sind, alle diejenigen, die ihren dunklen Plänen nachgehen, zur Ordnung rufen. Es geht ja schließlich auf Kosten des guten Rufes des deutschen Arbeiters, wenn jemand sich arbeitsunfähig krank meldet und gleichzeitig gegen Entgelt woanders als Erntehilfe oder Maler tätig ist oder auch Kohlen ausführt. Das haben wir alles schon erlebt. Außerdem schädigt jeder, der unberechtigt Krankengeld bezieht, die Betriebskrankenkasse, deren Leistungsfähigkeit dadurch in Frage gestellt werden kann. Das hätte dann Beitragserhöhungen zur Folge, die jeden treffen.

Das Gesetz kann nur funktionieren, wenn das gegenseitige Vertrauen zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber berechtigt ist. Als Dritter im Bunde kommt der Arzt hinzu, dessen Verantwortung jetzt nicht kleiner geworden ist. Ein wirklicher Arzt, der seinen Beruf aus Berufung erwählt hat, wird seine Aufgabe darin sehen, dem Kranken zu helfen. Es wird daher unter seiner Würde sein, Drückeberger zu unterstützen. Das ist meine Überzeugung, trotzdem mir vor ein paar Tagen einer unserer Arbeiter erzählt hat, daß ihm sein Arzt, der ihn gesund schreiben sollte, gesagt habe: „Was, jetzt in der kurzen Woche? Warten Sie bis Montag! Wie wollen Sie sonst zu Ihrem Geld kommen?!“

Allers

Verbesserungsvorschläge

Wer entsinnt sich nicht noch der Warteschlangen beim Verkauf der Essenmarken in den Speiserräumen? Und wie umständlich war es, sie erst beim Schreiber zu bestellen und nachher abzuholen.

Durch einen Verbesserungsvorschlag wurden diese Ärgernisse ausgemerzt. Jetzt schreibt man auf die Rückseite der Stempelkarte, was man haben will, und am Freitag steckt das Bestellte in der Lohntüte. Einfacher geht es kaum. Also: Köpfchen anstrengen! Es lohnt sich!

In den letzten Wochen wurden folgende Vorschläge prämiert:

Nr. 545 DM 70,— Anfordern von Essenmarken auf der Stempelkarte

Nr. 678 DM 25,— Vereinfachen der Belüftung von Seitentanks

Nr. 685 DM 120,— Biegevorrichtung für Z-förmige Schienen

Nr. 686 DM 25,— Erleichtern des Putzens von Wellen durch Segeltuchband

Nr. 687 DM 70,— Transportvorrichtung für Rohre

Nr. 689 DM 100,— Vorlauf-Bremse für Brenn-Halbmotoren

Nr. 691 DM 30,— Prüfbock für hydraulische Hebezeuge

Nr. 692 DM 130,— Umbau eines Drehbankbettes zu einer Langnutenstoßmaschine

Nr. 695 DM 25,— Transportkasten für Flurbodenbleche
Ney RF

Köhlchen ist mein Lebensölchen ...

Mecklenburg ist nicht nur das Land der Ökel- und Scherznamen, auch viele Schnurren sind dort zu Hause. Sie alle sind Ausdruck eines gesunden Volkshumors und mit wenigen Ausnahmen in plattdeutscher Mundart überliefert, von der Wossidlo, der unermüdliche mecklenburgische Heimatforscher, einmal sagte: „Een Sprak, de so lachen kann, is wiert, dat man se lev hett ...“

Da wird von einem Handwerksmeister erzählt, der mit seinem Gesellen beim Mittagessen saß. Es gab Suppe mit Klößen, und der Meister sagte dabei: „Gesell, lang' man tüchtig zu, die Suppe ist das beste.“ Darauf dieser: „Ja, Meister, darum eß' ich auch die Klümpfe (Klöße) und lasse Ihnen die Suppe ...!“

Ein biederer Bauer hatte für den Pastor des Dorfes das Heu eingefahren und wurde nun zum Frühstück eingeladen. Unter anderem kam auch Limburger Käse auf den Tisch. Der Bauer langte tüchtig zu. „Dat is Limborger“, damit wollte der Gastgeber auf die Delikatesse aufmerksam machen. „Dor ät ik em ok vör“, war die Antwort, und es entspann sich folgender Dialog. „De hett

sößtein Schilling kost't.“ — „Dat is he ok wiert.“ „De Kes' is jo glik all“, stellte der Geistliche dann betrübt fest, was den Bauer zu der abschließenden Äußerung veranlaßte: „Ik bön ok glik satt.“

Eine Frau hätte ihren Mann am liebsten mit Kohl totgefüttert, wenigstens gab es dieses Gericht Tag für Tag. Als der Bedauernswerte, um seinem Kummer Luft zu machen, ständig den Vers vor sich hin sang: „Köhlchen ist mein Lebensölchen, aber Milch und Brot ist mein bitterer Tod“, da änderte sich die Situation mit einem Schlage. Nun brachte die Frau immer wieder Stuten und süße Milch auf den Tisch, was dem Manne aber außerordentlich gut bekam.

Einem älteren Bauer wurden vom Arzt Blutegel verordnet. Anderen Tages kam dieser wieder, um sich vom Erfolg der Kur zu überzeugen. Doch im Befinden des Kranken hatte sich nichts geändert. Auf die erstaunte Frage des Arztes meinte die biedere Bäuerin schließlich: „Je, Herr Dokter, fieh hett he dahl krägen, de annern heffk em braden müßt ...“
HK.

Für die erwiesenen Aufmerksamkeiten und Glückwünsche anlässlich meines 25jährigen Arbeitsjubiläums sage ich der Betriebsleitung und allen Arbeitskollegen meinen besten Dank.
Hans Rau

Herzlichen Dank der Betriebsleitung und den Kollegen für die vielen Aufmerksamkeiten bei meinem Ausscheiden. Es war mir eine große Freude.
Georg Erbien

Für die mir erwiesene Ehrung anlässlich meines Ausscheidens sage ich der Betriebsleitung, dem Betriebsrat, den Meistern und meinen Arbeitskollegen vom Betrieb 211 meinen herzlichsten Dank.
Johannes Matthießen

Für die mir zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Betriebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskollegen meinen herzlichen Dank.
Hermann Thode

Für die anlässlich meines Ausscheidens erwiesenen Aufmerksamkeiten und guten Wünsche sage ich hiermit der Betriebsleitung, Meister und Arbeitskollegen meinen herzlichsten Dank.
Hans Paulsen, Glaser

Für die Aufmerksamkeiten und Glückwünsche zu meinem Jubiläum sage ich der Betriebsleitung und allen Kollegen meinen aufrichtigen Dank.
Erich Ritzrau

Hier spricht der Unfallschutz



Die Fährdampfer der HADAG bringen uns zur Werft und zurück. Sie sind präzise, schnell und sicher, und meistens glückt auch schon das erste Anlegemanöver. Sie sind geräumig, wenn auch nicht immer jedem Werksangehörigen ein Sitzplatz zur Verfügung steht. Die Überfahrt ist ja auch nur kurz, so daß ein Stehplatz nicht unzumutbar erscheint. Es ist aber nicht nötig, daß dieser Stehplatz auf der Wallschiene eingenommen wird. Meistens sind es die jüngeren Betriebsangehörigen, die die Wallschienen bevölkern. Sie sind sich offenbar nicht der Gefahr bewußt, in die sie sich begeben. Wenn sie bei rollendem Schiff von der Wallschiene abrutschen und mit einem nassen . . . davonkommen, haben sie noch Glück; ernster wird der Fall, wenn sie mit der Schiffschraube Bekanntschaft machen.

Eine weitere Unsitte ist das Nachspringen auf den abfahrenden Dampfer und das Vonbordspringen, wenn das Schiff sich noch etwa 1—2 m vom Ponton entfernt befindet. Mancher hat hierbei schon ein unfreiwilliges Bad genommen und vereinzelt Männer waren in Gefahr, zwischen Dampfer und Ponton gequetscht zu werden.

Auch das Drängeln bei anlegendem Dampfer ist gefährlich und muß unterbleiben. Abgerissene Knöpfe und angeknickte Rippen sind kleinere Übel, die in Kauf genommen werden. Gefährlich wird die Sache, wenn die am Ausgang stehenden Männer so langsam über Bord gedrängelt werden und der Dampfer noch etwa 1 m vom Ponton entfernt ist. Der Unfallschutz bittet eindringlich:

Räumt die Wallschienen!

Springt nicht dem abfahrenden Dampfer nach!

Drängelt nicht beim Absteigen!

Springt nicht vom Dampfer, bevor er fest ist!

Die durch obige Hinweise nicht zu belehrenden Betriebsangehörigen mögen folgendes zur Kenntnis nehmen:

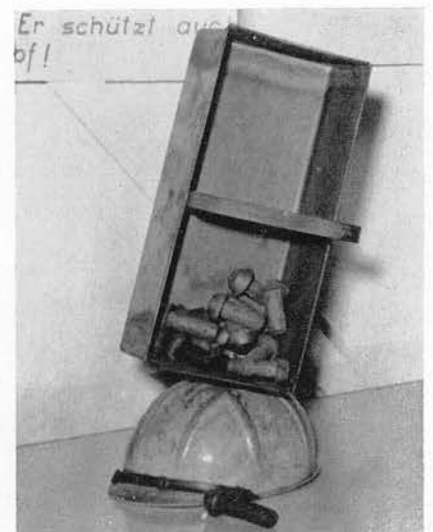
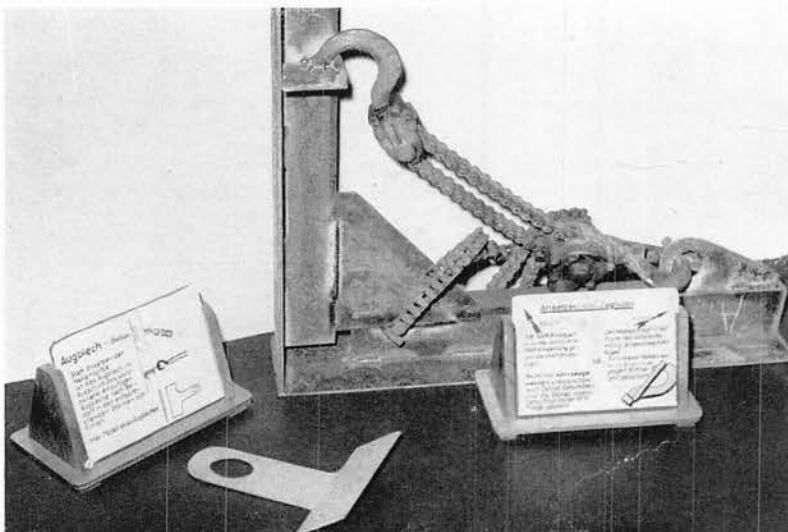
Die Wasserschutzpolizei teilt uns mit, daß sie, wenn unsere betrieblichen Ermahnungen nicht zum Erfolg führen sollten, gezwungen ist, gegen die Unbelehrbaren wegen Übertretung der Beförderungsbestimmungen vorzugehen.

Berndt

Unfallschutzausstellung

Seit dem 12. August läuft die DW-Unfallschutzausstellung im Betriebsgebäude der Schlosserei I. Damit jeder die Möglichkeit des Besuches hat, ist die Ausstellung, die eigentlich am 23. 8. geschlossen werden sollte, bis zum 6. 9. 1957 geöffnet. Besichtigungszeiten: täglich (außer sonnabends) von 9 bis 17 Uhr.

Es lohnt sich, die Ausstellung zu besuchen!





WIR BEGLÜCKWÜNSCHEN UNSERE JUBILARE

Sie feierten ihr 25jähriges Dienstjubiläum



Adam Zuber

Am 2. Juli 1957 feierte der Maschinenbauer Adam Zuber sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er kam am 21. 7. 1927 zu uns und ist seitdem, mit Unterbrechungen in den Jahren 1931—1935, bis zum heutigen Tage als Maschinenbauer bei uns tätig. Durch seine Zuverlässigkeit und Hilfsbereitschaft hat er sich die Achtung und Zuneigung aller seiner Vorgesetzten und Kollegen erworben.

Wir wünschen ihm, daß er noch viele Jahre bei uns bleibt.

Am 3. Juli 1957 feierte der Vorarbeiter Erich Ritzrau sein 25jähriges Arbeitsjubiläum. Er kam am 1. 8. 1930 zu uns und ist seitdem, mit Unterbrechungen in den Jahren 1930—1934, bei uns. Seit 1934 arbeitete er zuerst als Maschinenbauer, später dann als Anreißer.

Fleiß, Fachkenntnisse und Verantwortungsbewußtsein machten ihn zum wertvollen Mitarbeiter in der Maschinenfabrik. Sein Humor und seine Lebensfreude, die ihn auch in den bitteren Stunden nach einem schweren Betriebsunfall nicht verließen, übertrugen sich auf den Kreis seiner Arbeitskameraden.

Wir wünschen ihm, daß er noch viele Jahre bei uns bleibt.



Erich Ritzrau

Am 7. Juli 1957 feierte der Maschinenschlosser Walter Steltzner sein 25jähriges Dienstjubiläum. Er kam am 18. 7. 1927 zu uns und ist seitdem, mit Unterbrechungen in den Jahren 1930—1935, bei uns tätig.

25 Jahre hielt er treu zur Stange,
Vor der schwersten Arbeit niemals bange.
Flink und wendig wie ein Knabe,
Merkt man bei ihm nie die 49 Jahre.
Und kommt mal eine Schwierigkeit,
Hat er ein Scherzwort stets bereit.
Drum ist bei den Kollegen er sehr beliebt,
Weil ihn nur Freundlichkeit umgibt.
Wir wünschen ihm ein frohes Schaffen noch viele Jahr',
Hoch lebe unser Jubilar.



Walter Steltzner



Hermann Thode

Am 7. Juli 1957 feierte der E-Schweißer Hermann Thode sein 25jähriges Dienstjubiläum. In den Jahren 1921—1924 lernte er bei uns das Elektrikerhandwerk. Nach einigen Wanderjahren kam er im Dezember 1932 als Brenner wieder zu uns. Daraufhin wechselte er zur E.-Schweißerei über und erwarb sich hier bei Reparatur, Neubau und Ausrüstungsarbeiten das Vertrauen seiner Vorgesetzten und Arbeitskameraden. 1951 wurde er als Schirrmeister eingesetzt und ist seitdem eine wertvolle Hilfe für Meister, Vorarbeiter und Kollegen.

Wir alle wünschen ihm noch viele gute Jahre auf der DW.

FAMILIENNACHRICHTEN

Eheschließungen:

Maschinenschlosser Waldemar Krahmer mit Frl. Ilse Anton
am 8. 6. 1957

Bote Rudi Peplau mit Frl. Martha Etzold am 20. 6. 1957

Schiffbauer Günther Gruber mit Frl. Magdalene Sodowski
am 22. 6. 1957

Techn. Zeichner Manfred Jaworski mit Frl. Irmgard Krahn
am 29. 6. 1957

Tischler Horst Ramm mit Frl. Frauke Sternberg
am 29. 6. 1957

Maschinenbauhelfer Hans-Joachim Jahs mit Frl. Traute
Wenning am 4. 7. 1957

Schiffbauer Rudolf Müller mit Frau Ilse Berger
am 5. 7. 1957

Ingenieur Heinz Müller mit Frl. Rosemarie Spandau
am 5. 7. 1957

Schiffbauer Kunibert Kaiser mit Frl. Ingrid Nunke
am 6. 7. 1957

Matrose Kurt Scheiber mit Frl. Charlotte Schöneberg
am 6. 7. 1957

E-Schweißer Lutz Sikiera mit Frl. Hildegard Goedecke
am 6. 7. 1957

Seilbahnfahrer Günter Lehmann mit Frl. Margareta Fehrs
am 6. 7. 1957

Kupferschmiedhelfer Gerhard Rossmann mit Frl. Maria
Stanarius am 6. 7. 1957

E-Schweißer Werner Keßler mit Frl. Inke Meier
am 6. 7. 1957

Ausrichter Gerhard Wollbaum mit Frl. Hannelore Sillescu
am 6. 7. 1957

Montage-Schiffbauer Claus Lepinat mit Frl. Brigitte
Knudsen am 13. 7. 1957

Maschinenbauer Erich Rawolle mit Frl. Edith Primus
am 13. 7. 1957

Kesselschmied Gerhard Nielsen mit Frl. Ursula Neumann
am 13. 7. 1957

Kupferschmiedhelfer Wolfgang Just mit Frl. Helga Freund
am 19. 7. 1957

Schiffbauhelfer Erich Barke mit Frl. Erna Wiesner
am 19. 7. 1957

Schlosser Gerhard Adomeit mit Frl. Gertrud Harder
am 20. 7. 1957

Schiffbauer Erwin Müller mit Frl. Gertrud Barfels
am 20. 7. 1957

Stemmer-Anlerner Heinz Knorr mit Frl. Hilde Blech
am 20. 7. 1957

Kupferschmiedhelfer Helmut Barthel mit Frl. Helga Richter
am 20. 7. 1957

Maschinenschlosser Adalbert Ruthe mit Frl. Elisabeth
Liedloch am 20. 7. 1957

E-Schweißer-Anlerner Henry Rehder mit Frl. Edith
Wössner am 20. 7. 1957

Schlosser Günter Schulz mit Frl. Ingrid Adam
am 20. 7. 1957

Bürohilfe Marion Tiemann mit Herrn Werner Ehlers
am 23. 7. 1957

Schlosser Bernhard Roenicke mit Frl. Elfriede Jordan
am 27. 7. 1957

Rohrschlosser Werner Schneider mit Frl. Ilse Bade
am 27. 7. 1957

Schiffbauer Friedrich Kath mit Frl. Margot Albertsen
am 27. 7. 1957

Schiffbauhelfer Ludwig Zubrod mit Frau Christel Dreyer
am 27. 7. 1957

Ausrichter Uwe Günther mit Frl. Christa Klagemann
am 27. 7. 1957

Stellagenbauer Werner Bendick mit Frl. Renate Thieke
am 27. 7. 1957

Hilfsplaner Karl-Heinz Rahf mit Frl. Inge Lentz
am 30. 7. 1957

Maschinenschlosser Jürgen Schramm mit Frl. Helga
Hartmann am 30. 7. 1957

E-Schweißer-Anlerner Claus Früchtenicht mit Frl. Inge
Rodewald am 2. 8. 1957

Tischler Peter Peters mit Frl. Karin Stüven am 3. 8. 1957

Anstreicher Gerhard Schröder mit Frl. Elfriede Frenzel
am 3. 8. 1957

Techn. Zeichner Hans-Jürgen Riecken mit Frl. Ernestine
Goik am 3. 8. 1957

Angel. Hobler Norbert Nau mit Frl. Traute Ladiges
am 3. 8. 1957

Kesselschmied Harald Bock mit Frl. Elke Oelschlägel
am 3. 8. 1957

Maschinenschlosser Karl-Heinz Schmidtmeier mit Frl.
Gertrud Haydorn am 3. 8. 1957

Schiffbauer Klaus Mewes mit Fr. Beate Broders
am 5. 8. 1957
Schlosser Rudi Schusdziara mit Fr. Barbara Scholz
am 6. 8. 1957
Zimmerer Harald Schwingel mit Fr. Edith Döhring
am 10. 8. 1957
Maschinenschlosser Ferdinand Fuhrmann mit Fr. Ingrid
Bünger am 10. 8. 1957
Kaufm. Angestellter Georg Steinmann mit Fr. Gertrud
Schüür am 10. 8. 1957
Ausrichter Fritz Bangel mit Fr. Hildegard Poetzel
am 10. 8. 1957

Geburten:

S o h n :

Schlosser Ernst Piper am 26. 6. 1957
E'Schweißer-Anlerner Edgar Tank am 26. 6. 1957
Bohrer Otto Gutzeit am 27. 6. 1957
Schiffbauhelfer Erich Seidel am 3. 7. 1957
Schlosser Klaus Brandt am 7. 7. 1957
Kranfahrer Edgar Fick am 8. 7. 1957
Schiffbauer Helmut Meyer am 11. 7. 1957
Transportarbeiter Conrad Schreiber am 18. 7. 1957
Stellagenbauer Karl-Heinz Lesch am 18. 7. 1957
Schlosser Jürgen Carl am 20. 7. 1957
E'Schweißer Wilhelm Klamm am 22. 7. 1957
Tischler Werner Petersen am 23. 7. 1957
E'Schweißer Heinrich Sawall am 24. 7. 1957
Schlosser Wilhelm Timmermann am 24. 7. 1957
Tischler Günther Päsche am 25. 7. 1957
Schiffbauhelfer Klaus Meier am 28. 7. 1957
Brenner Helmut Gerner am 5. 8. 1957

T o c h t e r :

Küchenhilfe Meta Duncker am 22. 6. 1957
kfm. Angestellten Jürgen Fabel am 22. 6. 1957
Kupferschmied Ernst Hofmann am 24. 6. 1957
techn. Zeichner Harald Siegmund am 1. 7. 1957
Tischler Herbert Clauss am 2. 7. 1957
Feuerwehrmann Karl-Heinz Weshel am 2. 7. 1957
Stellagenbauer Reinhold Barschke am 5. 7. 1957
Vorarbeiter Hugo Tödt am 5. 7. 1957
Maschinenbauer Siegfried Flecks am 7. 7. 1957
Decksmann Peter Wöhl am 8. 7. 1957
Helfer Arthur Lohrke am 13. 7. 1957
Nietwärmer Horst Hellwig am 14. 7. 1957
Schiffbauhelfer Hubert Remus am 16. 7. 1957
Matrose Theo Niemann am 17. 7. 1957
Brenner Reinhold Kastner am 18. 7. 1957
Schmied Rudolf Lohse am 19. 7. 1957
Elektriker Heinz Dühlmeier am 21. 7. 1957
Matrose Egon Merten am 22. 7. 1957
Tischler Siegfried Wolff am 22. 7. 1957
Schiffbauer Herbert Wagner am 25. 7. 1957
Matrose Rudolf Prüss am 26. 7. 1957
kfm. Angestellter Georg Thiessen am 27. 7. 1957
Schlosser Werner Mahr am 28. 7. 1957
Helfer Walter Christensen am 30. 7. 1957
E'Schweißer Eugen Ring am 30. 7. 1957
Schiffbauer Gerhard Korsch am 1. 8. 1957
Kontrolleur Kurt Lohfeldt am 2. 8. 1957
Dreher Alexander Voß am 3. 8. 1957
Maschinenbauhelfer Hermann Cohrs am 3. 8. 1957
Schiffbauhelfer Gottlieb Schulz am 6. 8. 1957
Hauer Hans-Peter Hausschild am 11. 8. 1957
E'Schweißer Egon Plath am 14. 8. 1957

Wir gratulieren!



Das Fest der goldenen Hochzeit begingen unser Rentner
Rudolf Erhard und seine Ehefrau

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen
Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Be-
triebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden
meinen herzlichen Dank.
Adam Zuber

Für die zu meinem 25jährigen Dienstjubiläum erwiesenen
Glückwünsche und Aufmerksamkeiten sage ich der Be-
triebsleitung, den Meistern und allen Arbeitskameraden
meinen herzlichen Dank.
Walter Steltzner

Für die Beweise herzlicher Teilnahme bei dem Tode
meines lieben Mannes, Alfred Böckmann, sage ich der
Direktion, dem Betriebsrat und den Arbeitskollegen
meinen herzlichsten Dank.
Erna Böckmann

Es ist uns ein Herzensbedürfnis, Ihnen für Ihre Anteil-
nahme und das überaus große Mitempfinden beim un-
erwarteten Heimgang unseres lieben Vaters unseren
tiefempfundenen Dank zu sagen.
Erich und Jonny Doerflein

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgange meines
Mannes, Heini Schulz, sage ich der Direktion, dem Be-
triebsrat und den Arbeitskollegen der Niederei meinen
herzlichen Dank.
Trinchen Schulz

Herzlichen Dank für erwiesene Teilnahme.
Anna Becker und Kinder

Für die erwiesene Anteilnahme und die Kranzspende zu
dem Heimgange meines lieben Mannes und Vaters, Otto
Viol, sage ich der Direktion, dem Betriebsrat, den Arbeits-
kollegen der Schlosserei I und II und Schmiede meinen
herzlichen Dank.
Amanda Viol und Sohn

Für die herzliche Teilnahme beim Heimgang meines lieben
Mannes, Paul Hamberg, sage ich hierdurch der Betriebs-
leitung und Belegschaft meinen herzlichen Dank.
Frieda Hamberg

Wir gedenken unserer Toten

Heinrich Schulz
Vorhalter
gest. 21. 7. 1957



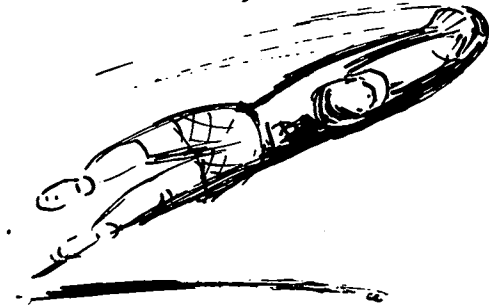
Alfred Böckmann
Maschinenbauer
gest. 4. 8. 1957

Otto-Wilhelm Viol
Schlosser
gest. 6. 8. 1957

Adolf Becker
Rentner
gest. 8. 8. 1957

Wilhelm Wagener
Schiffzimmerer
gest. 10. 8. 1957

Aus dem Betriebssport



Am 27. Juli 1957 war es soweit, daß das Endspiel um die Hamburger Fußballmeisterschaft im Betriebssport ausgetragen werden konnte. Unsere 1. Mannschaft und die 1. Mannschaft der Betriebssportgemeinschaft Pleuger stellten sich in der Jahn-Kampfbahn am Stadtpark zum Kampf. Einige tausend Zuschauer waren erwartungsvoll erschienen.

Das Spiel war zunächst verhältnismäßig offen. Beide Mannschaften vergaben einige Torchancen, wobei besonders auffiel, daß der Torwart der Betriebssportgemeinschaft Pleuger Unsicherheiten zeigte. Kurz vor Halbzeit gelang der Pleuger-Mannschaft aus einem unübersichtlichen Gedränge heraus das Führungstor. Nach der Halbzeit gelang der Werftmannschaft das Ausgleichstor. Das Spiel wurde vorübergehend wieder offener. Gleichzeitig wurden aber auf beiden Seiten erhebliche Mängel erkennbar. Die Pleuger-Mannschaft hatte schließlich mehr vom Spiel und gewann am Ende verdient mit 4:2. Nachzutragen ist nur noch, daß die DW-Mannschaft eine an sich todsichere Chance vergab, indem ein 11-Meter verfehlt wurde.

Bemerkenswert war der Einsatz der Spieler. Für unsere DW-Mannschaft war schon allein die Teilnahme an dem Spiel ein bedeutender Erfolg. Bekanntlich ist unsere Mannschaft ja erst in die oberste Spielklasse aufgestiegen.



WERFTKOMÖDIANTEN

Scharfe Kritik an falscher Stelle

In unserer Werkzeitung Nr. 6/57 wurden unsere Werftkomödianten mit einer, meiner Meinung nach recht scharfen Kritik bedacht. Diese haben sie bestimmt nicht verdient; denn wir dürfen ja nicht vergessen, daß es eine Laienspielgruppe ist, die sich, aus Freude am Theaterspiel, zusammengefunden hat. Außerdem gehört schon ein großer Idealismus und eiserner Fleiß dazu, wenn man einen großen Teil seiner Freizeit für das Rollenstudium und die Proben verwendet. Auch wollen ja schließlich alle einmal spielen, die sich aus Begeisterung zum Theaterspiel bei den Werftkomödianten gesammelt haben. Ließe man nun aber die Besten dauernd zum Zuge kommen, dann würden diese bald überfordert und das ist ja wohl nicht der Sinn ihrer Freizeitgestaltung. Nachdem wir nun schon allerlei plattdeutsche Stücke gesehen haben, verdient der Mut unserer Komödianten ganz besondere An-

Unsere Fußballspieler haben in Anerkennung ihrer Leistungen eine Fahrt nach Schweden unternehmen können. Sie haben zwei Spiele in Malmö durchgeführt.

Die Aufstellung der Federballgruppe (Badminton) macht Fortschritte. Wir werden demnächst auch von den Spielen dieser Gruppe berichten können.

Nachstehend, wie üblich, die Spielergebnisse der letzten Wochen:

Fußball:

DW 1. — Jung 1.	2:3
DW 1. — Pleuger 1.	2:4
DW komb. — Addo, Schweden	3:5
DW komb. — Kockums Werft, Schweden	4:1
DW Res. — Rapid Res.	5:0
DW Res. — BWV Res.	5:0
DW Res. — Vereinigte Res.	5:2
DW Res. — Philips Res.	1:1
DW 2. — Postamt Blankenese 1.	2:7
DW 3. — Bau und Montage Res.	5:2
DW 3. — BAT Res.	3:2
DW 4. — Nordbank 2.	10:1
DW 4. — Eisenwerk 2.	0:4
DW 5. — LVA Res.	2:1
DW 5. — Rapid 4.	6:2
DW 5. — Finanzbehörde 2.	6:2
DW 5. — Affinerie 2.	6:1
DW Rhst. 1. — Postamt 1.	3:2
DW 1. Jg. — Deutsche Bank Jg.	3:0
DW 2. Jg. — Schlüter Jg.	3:0

Handball:

DW 1. — Albingia 1.	5:0
DW 1. — Rapid 1.	8:16
DW 1. — Valvo Lokstedt 1.	14:5
DW 2. — Südbank 1.	5:0

erkennung, daß sie sich dieses Mal mit „Der Geisterzug“ an ein hochdeutsches Stück herangewagt haben, das ja von jedem Darsteller eine viel größere Sprachtechnik, Satzbau, also Rollensicherheit und anderes mehr verlangt. Sollte wirklich einmal ein pedantischer Zuschauer einige schwache Punkte entdecken, so sollte er sie wohlwollend und großzügig übersehen. Als geborener Hamburger haben mir die plattdeutschen Stücke immer eine besondere Freude gemacht; denn in ihrer Urwüchsigkeit sind sie oft kaum zu übertreffen. Aber wir wollen nicht vergessen, gerade in der heutigen Zeit sind viele Kolleginnen und Kollegen unter uns, die hier in Hamburg und seiner Umgebung eine zweite Heimat gefunden haben, und sie verstehen das Plattdeutsch nicht gut, kaum, oder gar nicht. So wurde „Der Geisterzug“ mit Spannung erwartet und wer bei einer Aufführung dabei war und den Inhalt nicht schon vorher kannte, wurde buchstäblich bis zuletzt an der Nase herumgeführt, bis eben zum Schluß alles geklärt wurde. Oft lag eine unheimliche Stille im Zuschauerraum und jeder sah wie gebannt auf die Bühne. Am Ende rief ein freudiger Beifall alle Darsteller mehrmals heraus.

Liebe Komödianten, macht nur weiter so! Zwei jetzt immer ausverkaufte Vorstellungen im „Haus der Jugend“ in Altona und fünf Aufführungen in der „Gorch-Fock-Halle“ in Finkenwerder bei jedem neuen Stück sind der beste Beweis für die Erfolge der Aufführungen und werden Euch die Freude, Kraft und den Mut zu neuen plattdeutschen und auch hochdeutschen Bühnenstücken geben. — Wer meckern will, soll lieber gleich zu Hause bleiben.

Helmut Messerschmidt



Die Belegschaft eines Großbetriebes vom Umfang der DW ist doch tatsächlich ein Spiegelbild der gesamten Bevölkerung. Da gibt es nichts, was es nicht gibt. Da steht der Liebenswürdige neben dem Unfreundlichen; der Fleißige trifft hier und da auf einen Faulen, ja und der anständige Kerl muß damit rechnen, einem Lumpen zu begegnen.

Wir können grundsätzlich voller Dankbarkeit gegen das Schicksal nur feststellen, daß bei uns die Zahl der Anständigen so groß ist, daß die Banditen nur eine winzige Minderheit sind.

Was bei uns aber so alles passiert!

Da hatten wir im Juli eines unserer Fruchtschiffe in Finkenwerder im Dock. Um der Besatzung Freizeit und Urlaub geben zu können, wurde Wach-Personal eingestellt. Mit diesem Wachpersonal kam auch ein Wach-Ingenieur auf die Werft, zeitgemäß mit seinem eigenen Wagen. Der Wagen wurde in der Nähe der Dockstraße abgestellt, und unser Ingenieur ging an Bord. Das war am 15. Juli. Als der Wach-Ingenieur am 17. Juli morgens mit seinem Wagen nach Hause fahren wollte, war der Wagen zwar noch da, aber, wie sah er aus! Die Türen waren erbrochen, der Winkerschalter abgebrochen, der Starter war kaputt, der Schalthebel verbogen, die Aschenbecher waren abgerissen und mutwillig zertreten und in der Zündung steckte ein Nagel. Die Reparaturkosten belaufen sich auf DM 600,—.

Nach der Feststellung des Kapitäns war die Zerstörung das Werk von vier jungen Leuten. Bei dem Wagen handelt es sich um einen kleinen Lloyd, den sein Besitzer zur Fahrt von seiner Wohnung in Quickborn zu seinem jeweiligen Arbeitsplatz mit Rücksicht auf seine unregelmäßige Arbeitszeit besonders dringend braucht.

Das Ganze ist eine bodenlose Gemeinheit. Ich möchte das Geschrei der vier „starken Männer“ nicht hören, wenn ihnen mal ein vermeintliches oder wirkliches Unrecht geschehen sollte.

Wenn jemand glaubt, überschüssige Kräfte zu haben, hat er bei uns wirklich jede Möglichkeit, sie nutzbringend und sinnvoll einzusetzen.

Elemente wie diese vier haben bei uns nichts zu suchen!

Das war aber noch nicht alles! In letzter Zeit haben sich offensichtlich Spezialisten ausgebildet, die mit Falschgeld, besonders bearbeiteten Kupfermünzen, Drahtenden oder irgendwelchen Tricks den überall aufgestellten Automaten zu Leibe gehen, um so in den Besitz „billiger“ Zigaretten, Schokolade oder sonstiger Dinge zu kommen. Wenn das nicht aufhört, wird man die Automaten stilllegen müssen. Besonders edle Charakterzüge entwickelte ein Angehöriger unseres Lohnbüros. Dieser wackere Mann hatte sich mit einer schwedischen Werft zusammengetan, um für diese Facharbeiter in Hamburg anzuwerben. Da es bekanntlich keine arbeitslosen Schiffbauer, Schweißer usw. gibt, wandte er sich auch an unsere Belegschaft. Schließlich veranstaltete er sogar eine Zusammenkunft in einem Hamburger Hotel, zu der auch ein Beauftragter der Schweden erschien. So ganz klappte die Sache am Ende allerdings doch nicht, weil wir von der Geschichte Wind be-

kommen hatten. Damit endeten die Bemühungen unseres Werbers erst mal auf der nächsten Polizeiwache.

Das beste an der Angelegenheit ist übrigens, daß an der Stelle, auf der die schwedische Werft ihren Großschiffbau betreiben will, zunächst noch Gras wächst. Die Helgen sollen erst noch entstehen. Ich brauche sicher nicht zu betonen, daß der für Schweden werbende „Mitarbeiter“ nicht mehr bei uns ist.

Zur Sache selbst ist eigentlich nicht viel zu sagen. Eine üblere Form von Vertrauensbruch ist nicht vorstellbar. Dazu kommt, daß die besonderen Umstände gerade dieses Falles ganz besonders unerfreulich sind.

Vom nationalen deutschen Gesichtspunkt aus kann diese Abwerberei nicht scharf genug verurteilt werden. Wir Deutschen müssen uns erheblich quälen, um überhaupt am Leben zu bleiben. Der erreichte Lebensstandard und die vollen Schaufenster können darüber nicht hinwegtäuschen. Wir können uns nur behaupten, wenn wir unsere Produktionsleistungen steigern, mindestens aber halten. Wie sollte uns das gelingen, wenn uns die Fachleute fehlen würden? Ein Blick über die Grenzen nach Westen zeigt uns deutlich, welchen Schwierigkeiten man sich plötzlich gegenübersehen kann, wenn man die Arbeit nicht wirklich ernst nimmt und mehr Geld ausgibt als man zuvor verdient hat.

Und nun etwas ganz anderes.

Wie immer habe ich Briefe bekommen, die eine Antwort erfordern. Einige will ich hier beantworten.

Da möchte ein DWer wissen, wieviel geborene Hamburger, Wahlhamburger und Ausländer in den einzelnen Büros tätig sind. Dazu ist zu sagen, daß wir keinen Unterschied nach dem Geburtsort machen. Wir wollen daher eine solche Zusammenstellung gar nicht erst anfangen. Es könnte auch sehr leicht jemand auf den Gedanken kommen, noch weitere Aufteilungen vorzunehmen. Wie wäre es z. B. mit einer Aufspaltung nach politischen Parteien oder nach Konfessionen?

Lieber nicht! Wozu sollte das auch gut sein? Wir sind alle DWer! Und das verbindet uns! Während der Wahlzeit wird leider ohnehin schon ausreichend dafür gesorgt, daß Gegensätze und Meinungsverschiedenheiten nicht in Vergessenheit geraten.

Andere aus der Belegschaft haben darum gebeten, die neuen Lohnabrechnungen genau zu erklären, damit sich jeder in seiner Lohntüte zurechtfindet. Das ist eine vernünftige und begrüßenswerte Anregung, der gefolgt werden wird. Im September soll eine umfassende Antwort gegeben werden!

Zum Schluß muß ich die traurige Mitteilung machen, daß die HADAG unsere Bitte um Überprüfung des Wochenkartenpreises in der Zone I (Teufelsbrück-Werft) höflich, aber bestimmt abgelehnt hat mit dem Hinweis, daß der Fahrpreis von Senat und Bürgerschaft beschlossen sei.

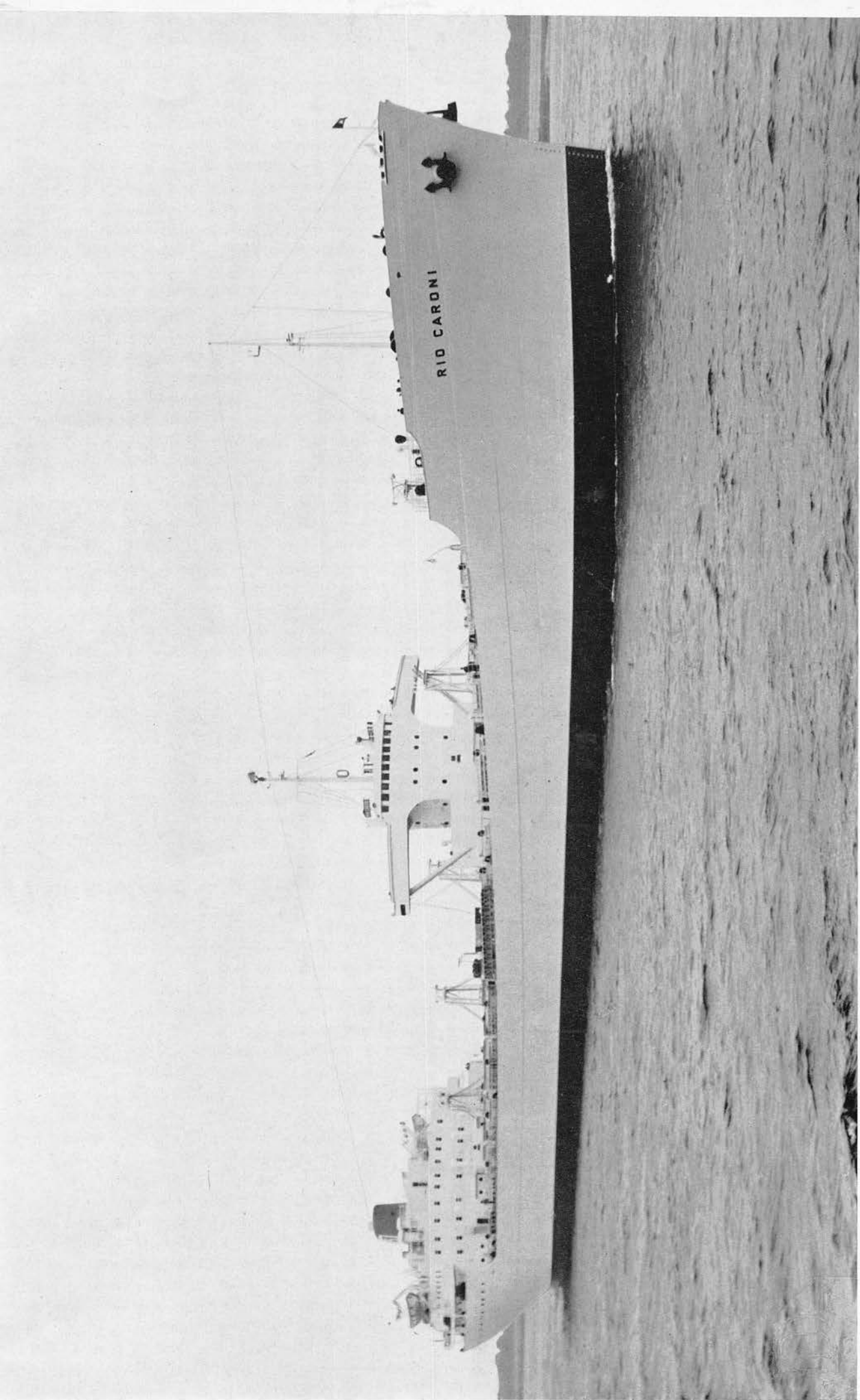
Das war es für heute!

Im September mehr!

Es grüßt Euch herzlich

Euer Klabautermann





ERZTURBINENSCHIFF „RIO CARONI“ DER „ORINOCO-KLASSE“

